

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ - TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA  
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA REGIONÁLNÍ A ENVIRONMENTÁLNÍ EKONOMIKY

Vliv záchytných parkovišť na rozvoj městské dopravy

"Park and Ride" and its Influence on the Development of Urban Transport

Student: Bc. Aneta Vránová

Vedoucí diplomové práce: prof. Ing. Jiří Kern, CSc.

Ostrava 2015

## Zadání diplomové práce

Student:

**Bc. Aneta Vránová**

Studijní program:

N6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor:

6202T040 Regionální rozvoj

Téma:

Vliv záchytných parkovišť na rozvoj městské dopravy  
"Park and Ride" and its Influence on the Development of Urban  
Transport

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Teoretická východiska regionálního rozvoje
3. Doprava jako významný faktor efektivního fungování města
4. Záchytná parkoviště a jejich vliv na rozvoj městské dopravy na příkladu města Ostravy
5. Závěr

Seznam použité literatury

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Seznam příloh

Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum, 2009. 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.

MAIER, Günther a Franz TÖDTLING. *Regionálna a urbanistická ekonomika 2: regionálny rozvoj a regionalna politika*. Bratislava: Elita, 1998. 313 s. ISBN 80-804-4049-2.

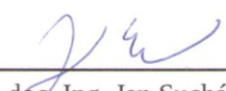
WOKOUN, R., J. MALINOVSKÝ, M. DAMBORSKÝ, J. BLAŽEK et al. *Regionální rozvoj: východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Praha: Linde, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.


Vedoucí diplomové práce: **prof. Ing. Jiří Kern, CSc.**

Datum zadání: 21.11.2014

Datum odevzdání: 25.04.2015

  
doc. Ing. Jan Sucháček, Ph.D.  
vedoucí katedry



  
prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová  
děkanka fakulty

## MÍSTOPŘÍSAŽNÉ PROHLÁŠENÍ

Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou práci, včetně příloh, vypracovala samostatně.

V Ostravě dne

.....  
Bc. Aneta Vránová

## PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych touto cestou poděkovala za významnou poradenskou, tvůrčí a často podněcující činnost. A také dozajista časově náročnou práci, kterou se mou měl vedoucí práce prof. Ing. Jiří Kern, CSc. Dále bych chtěla poděkovat svým kolegům a přátelům, kteří mne podporovali věcnými radami a nápady a v neposlední řadě bych také ráda poděkovala Mgr. Michalovi Bobříkovi, RNDr. Lubomíru Kelnarovi a Mgr. Martě Kelnarové.

## **OBSAH**

<b>1. ÚVOD .....</b>	<b>7</b>
<b>1. TEORETICKÁ VÝCHODISKA REGIONÁLNÍHO ROZVOJE .....</b>	<b>8</b>
1.1 Regionální rozvoj .....	8
1.1.1 Praktický přístup regionálního chápání .....	8
1.1.2 Akademický přístup regionálního rozvoje .....	9
1.2 Definice regionu .....	9
1.2.1 Typologie regionů .....	11
1.3 Regionální politika .....	12
1.3.1 Typy regionální politiky .....	16
1.4 Nástroje regionální politiky .....	16
1.4.1 Nástroje automobilové dopravy .....	18
1.5 Aktéři regionálního rozvoje .....	21
1.5.1 Aktéři regionální politiky na národní úrovni .....	21
1.5.2 Aktéři regionální politiky na regionální úrovni .....	21
1.6 Hlavní aktéři na regionální úrovni .....	22
<b>2. DOPRAVA JAKO VÝZNAMNÝ FAKTOR EFEKTIVNÍHO FUNGOVÁNÍ MĚSTA23</b>	
2.1 Historie dopravy .....	23
2.2 Členění dopravy .....	24
2.3 Specifika městského prostoru .....	26
2.3.1 MHD v rámci ČR.....	27
2.4 Integrovaný dopravní systém .....	33
2.4.1 Individuální doprava.....	33
<b>3. ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ A JEJICH VLIV NA ROZVOJ MĚSTSKÉ</b>	
<b>DOPRAVY NA PŘÍKLADU MĚSTA OSTRAVY .....</b>	<b>35</b>
3.1 Definice regionu Ostrava pro tuto práci .....	35
3.2 Parkoviště .....	36
3.3 Inteligentní dopravní systém .....	37
3.4 Záchytná parkoviště v rámci města Ostrava .....	39
3.5 Doprava v datech .....	39
3.6 Výzkumu využití záchytných parkovišť .....	49
3.7 Vyhodnocení dat .....	50
3.8 Současná situace terminálů v Ostravě .....	58

3.9	Návrhy a doporučení .....	59
3.9.1	Možnosti vytvoření záchytných parkovišť .....	59
3.9.2	Rekapitulace k navrženým záchytným parkovištím .....	64
3.9.3	Možnosti, jak více lidí zapojit do využívání Park and Ride a MHD.....	65
<b>4.</b>	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>67</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....</b>	<b>71</b>
	<b>KNIHY .....</b>	<b>71</b>
	<b>INTERNETOVÉ ZDROJE .....</b>	<b>72</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK .....</b>	<b>73</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ</b>	
	<b>SEZNAM TABULEK</b>	
	<b>PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ DIPLOMOVÉ PRÁCE</b>	
	<b>SEZNAM PŘÍLOH</b>	

# 1. ÚVOD

Tato práce se zabývá problematikou dopravy ve vymezeném regionu, a to ve městě Ostrava. Cílem této práce je navrhnout opatření, která by měla za následek odlehčení dopravy v tomto regionu a zastavení automobilů na okraji města. V této práci jsem se rozhodla tuto problematiku řešit za pomoci záchytných parkovišť, která jsou pro tento účel ideální volbou ve městech, která již mají vybudovaný systém městské hromadné dopravy nebo se chystají komplexně řešit systém dopravy ve městě.

V teoretické části práce se zaměříme na podstatu regionu, jeho definici a také typologii. Poté přejdeme na definici regionální politiky, která významným způsobem ovlivňuje rozvoj regionu, také si definujeme jednotlivé účastníky regionálního rozvoje a blíže si rozebereme jejich roli v regionu. Zde se dále zaměříme na historii a tradici městské hromadné dopravy v České republice a především v Ostravě. Dále si rozebereme definici záchytného parkoviště a také systém městské hromadné dopravy, jenž by měla adekvátně reagovat na rozvoj záchytných parkovišť v rámci měst. V moderních městech stoupá intenzita dopravy a bohužel centra měst, většinou historická centra, nejsou pro dnešní intenzitu dopravy správně upravena, není zde dostatek parkovacích míst a právě tento problém by mohla řešit záchytná parkoviště, která jsou cílem této práce.

V praktické části se zaměříme na provedený veřejný průzkum o využití záchytných parkovišť, jenž byl proveden v týdnu od 24.2.2014 do 6.4.2014, a jejich napojení na městskou hromadnou dopravu v Ostravě. Data budou analyzována a zpracována na výstupy, kterými budou doporučení pro budoucí rozvoj záchytných parkovišť. Tyto výstupy by významnou měrou mohly pomoci centru města, které je přesyceno dopravou a smogem, jenž osobní automobily produkují.

## **2.1. TEORETICKÁ VÝCHODISKA REGIONÁLNÍHO ROZVOJE**

### **2.11.1 Regionální rozvoj**

Regionální rozvoj je relativně nový obor, který se vyvíjí cca posledních sedmdesát let. Definice regionálního rozvoje je často diskutovaným tématem a stále se vyvíjí. Ze širšího pohledu můžeme říci, že se jedná o cílený rozvoj většího území. Regionální rozvoj se dělí na dva základní přístupy, kterým se budeme věnovat dále v podkapitolách této práce.

Regionální rozvoj lze v praxi označit jako koordinované a strategicky zaměřené úsilí místních aktérů za účelem vylepšení celkové kvality života místních obyvatel; obecně má zvýšit konkurenceschopnost. Probíhající změny se dějí uvnitř územního celku a mají pozitivně pomoci regionu a odstranit či zmírnit regionální disparity.

#### **2.1.11.1 Praktický přístup regionálního chápání**

Podle praktického chápání můžeme za regionálním rozvojem vidět využívání a zvyšování potenciálu území, které jsme si vytýčili jako region, a to podle aspektů socioekonomických, prostorových, podle přírodních zdrojů a dalších. Zvýšení potenciálu území (regionu) se může projevit lepší konkurenceschopností regionu, lepší životní úrovní obyvatel, zdravotní úrovní obyvatel, stavem životního prostředí a dalšími ukazateli. Úroveň regionů můžeme definovat podle ukazatelů, které si stanovíme pro porovnávání mezi regiony, jako jsou např. hrubý domácí produkt na obyvatele, míra nezaměstnanosti, průměrná mzda, vzdělanost, dostupnost služeb a vzdělání, úroveň infrastruktury apod.

Region dále můžeme definovat také podle přírodních zdrojů, které se nachází na jeho území. Jsou to např. vodní plochy, kvalita nerostných surovin, kvalita ovzduší a půdy. Toto praktické chápání využíváme převážně na úrovni neakademických institucí, což jsou soukromé subjekty a oblast veřejné správy.



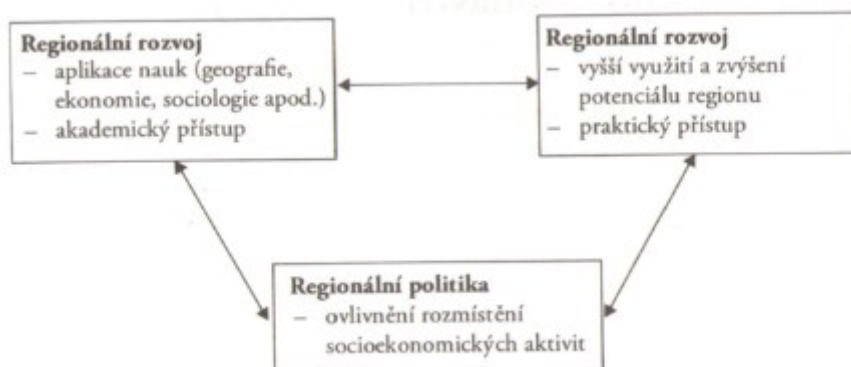
### 2.1.21.1.2 Akademický přístup regionálního rozvoje

Tento přístup lze chápat jako aplikaci vědních oborů, a to převážně ekonomie, geografie, sociologie. Tyto obory se zabývají především procesy, jevy a vztahy vymezeného prostoru (regionu), které jsou ovlivňovány ekonomickými, sociálními a přírodně-geografickými vlivy. Primárním úkolem tohoto přístupu je hledání příčinných zákonitostí, hledání nástrojů pro ovlivňování procesů, jako jsou nerovnoměrné osídlování regionu, nerovnoměrné ekonomické rozložení a další.

Akademický přístup také hledá nástroje pro ovlivnění procesů, které se v daném regionu vyskytují. Toto chápání regionálního rozvoje se nazývá regionalistikou a je právě typické pro akademickou sféru.

Regionalistika je také nazývána jako regionální věda, což není správný termín, jelikož regionální věda je pouze jeden ze směrů výzkumu regionálního rozvoje, který byl definován Woltrem Isardem.

**Obr. 2.1** Dvojí chápání regionálního rozvoje a regionální politiky



**Zdroj:** WOKOUN, René a Jan MALINOVSKÝ a kolektiv. *Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. Praha: Linde, 2008, s. 12. ISBN 9788072016990.

Ze schématu je patrné, že regionální politika a regionální rozvoj jsou úzce spjaty a navzájem se ovlivňují.

## 2.21.2 Definice regionu

Pojem region je tématem mnoha diskuzí akademických a mimoakademických okruhů. Neexistuje tedy jeho přesná definice a pojem region se tudíž používá

v závislosti na daném kontextu a slouží jako abstrakce, zobecnění, popř. určení určité oblasti. Regiony jsou tudíž výsledkem procesů, to znamená specifického postupu při regionalizaci.

*„Pojem region pochází z latinských slov „regio“ a „regionis“. Oba výrazy původně měly dva významy:*

- *Vyjadřovaly směr pohybu lineárního, přímého a*
- *Charakterizovaly určité území větší velikosti, které je vymezeno hranicí, má určitou velikost a vyznačuje se různorodými oblastmi činností.*

*V používání převládá druhý význam (i když i prvotní smysl latinských slov vyjadřuje prostorovou dimenzi), který se postupně upravil na slovo „regionů“.<sup>1</sup>*

*Další definice regionu:*

- *Území vymezená na základě společných znaků (hospodářských, dopravních, kulturních, ekonomických apod.), charakterizují relativně uzavřený celek, odlišující se od okolí specifickými funkcemi a rolemi.*
- *Územní celek, jehož velikost je dána rozsahem vzájemné provázanosti z pohledu jednotlivých hledisek (hospodářského, sociálního, kulturního aj.)<sup>2</sup>*

Podle Českého statistického úřadu je region „území s více či méně přesně vyznačenými hranicemi, které často slouží jako správní jednotka nižší než je úroveň národního státu. Regiony mají svou identitu, tvořenou specifickými rysy, jako je jejich krajina (hory, pobřeží, lesy), podnebí (suché, s velkými vodními srážkami), jazyk (např. v Belgii, Finsku, Španělsku), etnický původ (např. Wales, severní Švédsko a Finsko, Baskicko) či společně sdílená historie.“<sup>3</sup>

Region je územní jednotka, která je vymezena podle určitého kritéria či kritérií, zpravidla na základě přírodních hranic, správních hranic či historických hranic.

---

<sup>1</sup> MALINOVSKÝ, Jan a Jan SUCHÁČEK. *Velký anglicko-český slovník vysvětlující pojmy regionálního rozvoje a regionální politiky Evropské unie*. 1. vyd. Ostrava: VŠB - Technická univerzita Ostrava, 2006, 956 s., s. 640. ISBN 80-248-1117-0.

<sup>2</sup> MALINOVSKÝ, Jan a Jan SUCHÁČEK. *Velký anglicko-český slovník vysvětlující pojmy regionálního rozvoje a regionální politiky Evropské unie*. 1. vyd. Ostrava: VŠB - Technická univerzita Ostrava, 2006, 956 s., s. 643. ISBN 80-248-1117-0.

<sup>3</sup> Český statistický úřad: *Specifikace regionů* [online]. 19.1.2012 [cit. 2015-02-16]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/specifikace\\_regionu](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/specifikace_regionu)

### 2.2.11.2.1 Typologie regionů

V odborné literatuře můžeme nalézt několik typologií regionů, záleží z jakého úhlu a potřeby se díváme na region.

V českém akademickém prostředí neexistuje přesná definice pojmů typologie regionů, která by mohla obsáhnout tak různorodá východiska, která nyní zahrnuje tento pojem.

Dělení pojmu region lze provést z mnoha hledisek, například z hlediska potřeb vlády České republiky, administrativního členění, geo-ekonomického hlediska.

Regionální typologie můžeme členit podle mnoha aspektů; z praktického hlediska se zde zaměříme na nejpoužívanější dělení.

- „Klasifikace NUTS

*Na začátku sedmdesátých let založil Eurostat „Klasifikaci územních statistických jednotek“ („Nomenclature of Statistical Territorial Units“ = NUTS) jakožto jediný, koherentní systém členění území Evropské unie za účelem vytváření regionálních statistik pro Společenství.*

*Směrnice NUTS byla přijata v květnu roku 2003 a vstoupila v platnost v červenci 2003.*

*NUTS dělí každý členský stát do regionů NUTS 1. Každý z těchto regionů je pak dále rozdělován na regiony NUTS 2 a tyto následně na regiony NUTS 3. Ponecháme-li stranou místní úroveň, je interní správní struktura členských států obecně založena na dvou z těchto tří hlavních regionálních úrovních. V závislosti na tom, jaké úrovně už existují, může být vytvořena dodatečná úroveň ze kterékoliv z těchto tří.“<sup>4</sup>*

V České republice na úrovni:

- NUTS I je Česká republika,
- NUTS II osm statistických oblastí (regionů soudržnosti),

---

<sup>4</sup> Český statistický úřad: *Specifikace regionů* [online]. 19.1.2012 [cit. 2015-02-16]. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/specifikace\\_regionu](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/specifikace_regionu)

- NUTS III čtrnáct krajů,
- NUTS IV (NUTS IV=okresy) sedmdesát sedm okresů,
- NUTS V (NUTS V=obce) je cca 6259 obcí.

V diplomové práci se budu zabývat úrovní NUTS V, a to přesně městem (regionem) Ostrava.

Na základě perspektiv může definovat typ regionu takto :

- *„Hospodářský region (ekonomický region) je účelově vymezené území, na které je soustředěna pozornost státu nebo ve kterém se samosprávné subjekty v něm působící sdružily ke splnění společných cílů, k realizaci společných záměrů rozvoje tohoto území. Typickým znakem takového území bývají těsné funkční vztahy jeho jednotlivých územních částí a významné vazby mezi subjekty regionu. Pro definování hospodářských regionů není kladena podmínka, aby pokrývaly celé území státu.“*
- *Správní region je územně správní celek vytvořený za účelem výkonu veřejné správy. Pokud je dezagregována veřejná správa do takovýchto územních celků (správních regionů), musí tyto beze zbytku pokrývat celé území státu.*
- *Problémový region je území, které má koncentrovanou nenaplněnou míru uspokojování některých z potřeb obyvatelstva a objektivně prokazatelné podmínky ztížené adaptability tohoto území na působení tržních mechanismů; jejich důsledkem je zaostávání hospodářského a sociálního rozvoje regionu.“<sup>5</sup>*

### 2.31.3 Regionální politika

Podle R. Wokouna 2008 *“Definice regionální politiky existuje celá řada, přičemž žádná z nich nebyla akceptována jako všeobecně přijatelná. Přesto lze velmi obecně*

---

<sup>5</sup> MALINOVSKÝ, Jan a Jan SUCHÁČEK. *Velký anglicko-český slovník vysvětlující pojmy regionálního rozvoje a regionální politiky Evropské unie*. 1. vyd. Ostrava: VŠB - Technická univerzita Ostrava, 2006, 956 s., s. 643 ISBN 80-248-1117-0.

*regionální politiku definovat jako soubor cílů, opatření a nástrojů vedoucích ke snižování příliš velkých rozdílů v socioekonomické úrovni jednotlivých regionů.*

*V tomto pojetí definují regionální politiku N. Vanhove a L. H. Klaassen i P. Hall. Uvádějí definici, v níž “regionální politika představuje všechny veřejné intervence, které vedou ke zlepšení geografického rozdělení ekonomických činností, respektive které se pokouší napravit určité prostorové důsledky volné tržní ekonomiky pro dosažení dvou vzájemně závislých cílů: ekonomického růstu a zlepšení sociálního rozdělení ekonomických efektů”.*

*V jejich pojetí regionální politika představuje všechny veřejné intervence vedoucí ke zlepšení geografického rozdělení ekonomických činností (v podstatě lze takto spíše definovat regionální plánování). Rozlišujeme pět fází:*

- definování regionálních problémů, včetně jejich původu,*
- definování cílů, pokud možno kvantifikovatelných,*
- definování strategie, již bude nutno uplatnit,*
- identifikace nástrojů, které bude nutno použít,*
- vyhodnocení použité politiky.”<sup>6</sup>*

Většina evropských zemí se zabývá problematikou regionálního rozvoje a jeho politiky, která pramení z podpory rozvoje problémových regionů, a zároveň se snaží snížit meziregionální rozdíly. Tato politika má však své úskalí, a to především v obrovské zátěži regionu při restrukturalizaci, takže regiony nejsou schopny tyto změny provádět s využitím vlastních sil a zdrojů. Z pohledu národní politiky má tudíž smysl poskytnout takto přetíženým regionům výpomoc po dobu restrukturalizace regionu a podporovat je v rozvíjení konkurenceschopnosti, než finančně podporovat ohrožená odvětví či podniky v rámci regionu pro zachování ekonomické rovnováhy a politiky zaměstnanosti. Souběžně s tím je ovšem sledována i celostátní výkonnost všech regionů včetně alokací regionálních zdrojů tak, aby se maximalizovala efektivnost státu. Podle zkušeností jednotlivých států Evropské unie lze regionální politiku určit jako koncepci, která cílevědomě vede činnost veřejné správy v rámci místních regionálních, vládních a evropských orgánů. Tyto orgány se dále pokoušejí

---

<sup>6</sup> WOKOUN, René. *Regionální rozvoj: (výchozí podmínky regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. Praha: Linde, 2008, s. 29. ISBN 9788072016990.

o minimalizaci negativních důsledků nerovnoměrně rozložené ekonomické struktury v regionech, na základě čeho tyto orgány korigují v rámci své regionální politiky ekonomické zdroje a další mechanismy tržního hospodářství a dostupných zdrojů. Od této regionální politiky je nutno rozlišit územní plánování i regionální plánování, a to především proto, že se územní plánování zabývá materiálním řešením území.

Regionální politika je udávaná koncepcí státu a je založena na rozhodování regionálních orgánů státu, jako jsou obce a kraje. Cílem této politiky je přispět k vyváženému a harmonickému rozvoji regionu v rámci státu. Dalším z cílů této politiky je snižování rozdílů mezi regiony a zlepšení konkurenceschopnosti a hospodářské úrovně regionů.

Mezi oblastí podpory regionálního rozvoje podle zákona č. 248/2000 Sb. o podpoře regionálního rozvoje patří:

- rozvoj podnikání, s cílem zlepšení hospodářské struktury a vytváření nových nebo stabilizaci ohrožených pracovních míst
- rozvoj lidských zdrojů a další opatření v oblasti trhu práce
- výzkum a technologický vývoj, který přispívá k celkovému rozvoji regionu se zřetelem na podporu zavádění nových technologií a inovací a posilováním kapacit výzkumu a vývoje tam, kde je to pro rozvoj regionu nutné
- rozvoj cestovního ruchu
- zlepšování vybavení regionu infrastrukturou
- rozvoj tělovýchovných, sportovních a mládežnických aktivit a kultury včetně památkové péče, pokud vytváří nová místa
- rozvoj občanské vybavenosti, včetně zařízení pro tělovýchovu, sport, mládež a aktivity občanů v jejich volném čase
- rozvoj služeb sociální péče
- zajištění dostupnosti a zlepšování úrovně poskytování zdravotnických služeb
- opatření k ochraně životního prostředí

- vznik právnických osob a tvorba programů v regionu sloužících k jeho celkovému rozvoji
- provádění pozemkových úprav

Podle zákona č. 248/2000 Sb. o podpoře regionálního rozvoje je politika zaměřena na tyto regiony:

- Strukturálně postižené regiony – jedná se o regiony, kde ve velké míře byl zastoupen průmysl a vysoká urbanizace, zde se projevují ve velké míře strukturální změny, např. dochází k úpadku významných odvětví a k vysoké nezaměstnanosti. Ukazatele charakterizující tento typ regionu jsou především trh práce a rozvoj podnikání.
- Hospodářsky slabé regiony – jedná se o regiony s nízkým ekonomickým potenciálem, které jsou zaměřeny především na primární sektor (těžba surovin, zpracování nerostů a surovin, zemědělství, lesnictví, energetika, rybolov), ve kterém je vysoký podíl zaměstnanosti. Jedná o region s vysokou nezaměstnaností. Tyto regiony jsou charakterizovány ukazateli zejména trhem práce, hospodářskou úrovní, strukturou úrovní příjmů obcí a obyvatel.
- Venkovské regiony – jedná se o regiony s vysokým stupněm zaměstnanosti v zemědělství a nízkou hustotou zalidnění, tudíž s nízkou urbanizací. Ukazatele, které se mohou vztahovat k venkovským regionům, jsou např. počet obyvatel a struktura zaměstnanosti v odvětví.
- Jiné problémové regiony – jedná se o regiony podporované státem z jiných důvodů, mají specifické problémy, např. regiony postižené živelnými pohromami, regiony s poškozeným životním prostředím, s vysokou nezaměstnaností. Ukazatele u tohoto typu jsou různé, záleží, o jaký problém se jedná.

### 2.3.11.3.1 Typy regionální politiky

V ekonomické teorii dělíme regionální politiku na dva základní typy, a to:

- Exogenní (shora) regionální politiku – jedná se o pomoc regionu zvenčí, tedy o státní dotace, podpory a jiné druhy vnější pomoci. Jde o centrálně usměřované realokace (znovurozdělení) zdrojů do zaostávajících regionů;
- Endogenní (zdola) regionální politiku – tento typ se zakládá na využití vlastních zdrojů, a to zejména na přírodních, ekonomických a sociálních (iniciativa místních obyvatel, zvyky, tradice). Tato politika neodmítá exogenní zásahy, ale její primární základ spočívá ve vlastních zdrojích.

### 2.41.4 Nástroje regionální politiky

Obecně za nástroje v regionální politice můžeme považovat jakékoliv pomůcky k podpoře či výkonu, které vedou ke zlepšení a napomáhají k dosažení rozvojových cílů daného území.

Nástroje regionální politiky se dělí do tří základních skupin, a to na nástroje makroekonomické a mikroekonomické povahy; také se využívají ostatní nástroje, které nemají ekonomický obsah.

Podle R. Wokouna a kol (2008, s. 35): můžeme definovat tyto nástroje:

- „makroekonomické nástroje (jejich užití je značně omezeno ostatními cíli národohospodářské politiky, např. snižováním inflace, vyrovnaností platební bilance), mezi které patří fiskální politika (např. regionalizace daní a odvodů, snížená sazba daní ve vybraných podporovaných regionech), monetární politika (usnadnění přístupu k úvěrům ve vybraných regionech aj.), protekcionismus (např. uvalení dovozních limitů a cel na produkty vyráběné v upadajících regionech),
- Mikroekonomické nástroje (jde o ovlivňování rozhodování ekonomických subjektů o jejich lokalizaci), mezi které patří realokace



pracovních sil (např. částečná úhrada nákladů na stěhování, výkup nemovitosti či podpora při nákupu nového bytu), realokace kapitálu (kapitálové subvence; subvence na pracovní sílu, levné půjčky, snížení daně, subvence na dopravu apod.),

- ostatní nástroje (spíše výjimečné použití), mezi které patří administrativní nástroje (správní rozhodnutí o zastavení ekonomické činnosti nevhodné z hlediska potřeb rozvoje území), institucionální nástroje (např. regionální rozvojové agentury).“

Na tyto nástroje však lze nahlížet také podle literatury, kdy jsou vymezeny následující kategorie nástrojů regionální politiky, které jsou v zahraničí používány na úrovni národní politiky. Tyto skupiny jsou (Wokoun, 2006):

- infrastrukturní pomoc,
- finanční podněty,
- restriktivní prostředky,
- decentralizace vládních úřadů,
- regionální alokace veřejných investic a vládních zakázek,
- regionální rozvojové agentury,
- makroekonomické nástroje.

Dělení nástrojů regionální politiky podle Wokouna a Matese a kol (2006, s. 106):

#### 1. Nástroje nefinanční:

- ☐ a. **nástroje:** - legislativní úpravy regionální politiky; - zákazy, restriktivní a administrativní oprávnění
- ☐ b. **institucionální nástroje:** - instituce realizující opatření regionální politiky; - projekty a programy: formulace, realizace; - projekty a programy: využívání zdrojů EU
- ☐ c. **věcné a jiné nefinanční nástroje:** - poskytování (bezplatných) služeb zejména poradenského charakteru subjektům z regionu; -

propagace regionu a poradenství zahraničním (interregionálním) investorům; - vytváření a zpřístupňování zvláštních hospodářských zón ekonomickým subjektům; - jiné nefinanční nástroje

## **2. Nástroje finanční**

- ☐ a. **neinvestiční a investiční pobídky:** - finanční transfery a nevratné dotace; - granty, - náhrady části vynaložených nákladů, - úroková zvýhodnění, - úvěry a půjčky; - záruky na úvěry a půjčky

### **b. kapitálové podílnictví**

- ☐ c. **daňová zvýhodnění:** - daňové prázdny; - slevy na daních; - slevy na sociálním a jiném zákonném pojištění
- ☐ d. **rozpočtová zvýhodnění:** - zvýhodnění v odvodech rozpočtových příjmů; - mimořádné dotace rozpočtů.

Vzhledem obsahu a cíli práce se budu podrobněji zabývat nástroji automobilové dopravy.

### **2.4.11.4.1 Nástroje automobilové dopravy**

Dopravní politika používá velké množství nástrojů pro regulaci dopravy, avšak neexistuje jednotlivá klasifikace těchto nástrojů, proto budeme vycházet z obecného dělení nástrojů na:

- Ekonomické nástroje - zasahují do ceny výrobků a služeb a mohou také přímo ovlivňovat příjmy domácností a firem a tím ovládat změnu chování spotřebitelů i výrobců. Cílem těchto nástrojů je poskytnutí odpovídajících signálů pro efektivní a dlouhodobě udržitelné zdroje, ale také přispět k příjmové distribuci ve společnosti. Ekonomické nástroje mají svá omezení, kterými jsou nedůvěra veřejnosti, např. při zavedení nových poplatků a daní nebo nejistota výše ceny. Pro přesné určení ceny potřebujeme množství informací. Na toto zjištění existuje mnoho metod, ovšem jejich aplikace na populaci je velmi nákladná a výsledky nejsou mnohdy průkazné.

- Nástroje normativní - jsou založeny na pravomoci státu a jeho orgánů zakazovat či přikazovat subjektům postupy či chování s využitím trestního práva. S jejich použitím je tedy snadné dosáhnout stanoveného cíle, který si stát či region vymíní. Avšak mezi nevýhody patří velká makroekonomická nákladnost a také zatížení společnosti dodatečnými náklady. U těchto nástrojů chybí dynamická efektivita, která je naopak přítomná u ekonomických nástrojů. Normativní nástroje pak mají mnohdy tvrdý ekonomický dopad na mnoho subjektů. Normativní nástroje potřebují často rozsáhlou administrativu, což vede k nebezpečí byrokracie, zvyšování nákladnosti či dokonce ke korupci.
- Nástroje organizační - tyto nástroje jsou převážně zaváděny do praxe na základě iniciativ dotčených subjektů. Na těchto nástrojích mnohdy stát ušetří při zavádění prostředky, jelikož přímo angažované firmy se na tomto zavádění rovněž podílejí a mohou tak docílit např. podpory při dojíždění hromadnou dopravou či alternativní dopravou. Aby došlo k regulačnímu efektu, musí stát či region vytvořit podmínky pro danou alternativní dopravu, jako je např. rozvoj cyklostezek, pěších tras a dalších.

**Tab. 2.1.:** Přehled nejpoužívanějších ekonomických nástrojů v dopravě

<b>nástroje</b>	<b>předpokládané dopady</b>	<b>časový horizont</b>
zpoplatnění dopravy	efektivita dopravy (snížení počtu ujetých kilometrů)	krátký
	získání výnosů	krátký
daně z paliv	získání výnosů	krátký
	snížení používání aut, spotřeby pohonných hmot a emisí	krátký
	zvýšení efektivity paliv	krátký/střední
	pokles kongescí	krátký
	zvýšení využívání alternativních paliv	krátký/dlouhý
daně z voidla	pokles počtu aut	střední
	nárůst palivové efektivity u flotily vozidel	střední
	získání výnosů	krátký
finanční pobídky k vozidlům na čistší paliva	nárůst palivové efektivity	střední
	pokles emisí skleníkových plynů a jiných polutantů	střední
zpoplatnění nemovitostí	získání výnosů pro dopravu a poskytování infrastruktury	střední
	podpora požadovaného využívání půdy	krátký
parkovací poplatky	zvýšení efektivity trhu s parkováním	krátký
	omezení cest autem	střední/krátký
	nepřímý vliv na kongesce	střední/krátký
	získání výnosů	krátký
tarifní systém a výše jízdného hromadné dopravy	povzbuzování obyvatel k většímu využívání hromadné dopravy	krátký
	dopady na poptávku po hromadné dopravě v závislosti na cenové elasticitě (vztah mezi změnou v počtu pasažérů díky změně poplatků za použití hromadné dopravy)	střední/dlouhý

**Zdroj:** FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2009, s. 64. ISBN 978-80-246-1610-0.

## **2.51.5 Aktéři regionálního rozvoje**

Aktéři regionálního rozvoje jsou instituce (státní správa, samospráva, podnikatelé), jenž významně ovlivňují regionální politiku regionu. Při rozdělení aktérů je třeba vycházet z logického dělení, a to od aktérů, kteří působí regionálně (obec, občanské sdružení, atd.), až po globální aktéry, kterými jsou státní instituce, či v případě Evropské unie instituce při evropském parlamentu.

### **1.5.1 Aktéři regionální politiky na národní úrovni**

- Ministerstvo pro místní rozvoj
- Ostatní ministerstva
- Kraje
- Svaz měst a obcí
- Celostátní zájmová uskupení
- Výzkumné a odborné instituce na úrovni státu

### **1.5.2 Aktéři regionální politiky na regionální úrovni**

- Kraj
- Svazky obcí
- Místní akční skupiny
- Územní orgány státní správy
- Podnikatelská sdružení
- Nezisková sdružení
- Vysoké školy (Univerzity)

Toto dělení aktérů regionální politiky je podle M. Bučka a kol. (2010).

Pro mou práci je nejdůležitější druhá úroveň, a to aktéři na obecní regionální úrovni, jelikož je to skupina, která ovlivňuje a rozhoduje o rozvoji regionu. Pro tuto práci využijeme také další dělení, které nám rozdělí aktéry do podskupin podle zapojení do regionální politiky a rozvoje regionu. Toto dělení je podle Galvasová a kol. (2007, 47 s):

- Podílejší se (Shareholders), tj. subjekty, které jsou hlouběji zapojeny do procesu řešení či přípravy, podílí se na něm (např. spolupracující obce a podnikatelé),
- Zainterесovaní (Stakeholders), tj. subjekty, na které bude jistá aktivita působit (např. občané a jejich sdružení, návštěvníci aj.),
- Dotčení (Placeholders) – myšleno na územním principu, tj. subjekty, v jejichž zájmovém území se aktivita realizuje (např. krajský úřad, správa chráněné krajinné oblasti či národního parku, ministerstvo).

## 2.61.6 Hlavní aktéři na regionální úrovni

- Ministerstva- nejvýznamnější pro tuto práci:
  - Ministerstvo pro místní rozvoj - zabezpečuje dotace a jejich přerozdělování a reorganizování mezi schválenými projekty, a také dohlíží na naplnění těchto projektů.
  - Ministerstvo dopravy - svými regulacemi dohlíží na odbor dopravy, a to jak z bezpečnostních, tak jiných hledisek; dále omezuje a vymezuje právní rámec pro případnou dopravu a schvaluje nové technologie pro dopravu v rámci republiky.
- Kraje – je nedílnou součástí při rozhodování či financování projektů na rozvoj regionu a zvyšovat tak konkurenceschopnost.
- Regiony soudržnosti - jsou důležité vzhledem strukturálních fondů, které jsou důležité pro realizaci projektů z evropských fondů.
- Agentura pro místní rozvoj, a.s. - je důležitou součástí rozvoje regionu, jelikož zastřešuje veškeré činnosti zaměřené na prospěch kraje, jeho obyvatel, ekonomických subjektů a institucí.
- Místní podnikatelé - také se mohou přímo podílet na rozvoji regionu, a to tak, že se zúčastní přímo nějakého projektu. Nebo se nepřímo podílejí na rozvoji regionu, a to tak, že podpoří projekt ať finančně či jinými prostředky či názory.
- Místní obyvatelé - obyvatelé regionu se mohou aktivně či neaktivně podílet na rozvoji regionu, ve většině případech jsou místní obyvatelé v roli účastníků projektu.

## **3.2. DOPRAVA JAKO VÝZNAMNÝ FAKTOR EFEKTIVNÍHO FUNGOVÁNÍ MĚSTA**

### **3.12.1 Historie dopravy**

Doprava obecně je jedno z nejstarších odvětví na světě. V České republice jsou první zmínky ze 6. a 7. století, a to o plavbě na Labi a Vltavě, ale takto dávnou historií se nebudeme zabývat. Pro účel práce je relevantní vývoj na přelomu 19. století a tím se ve své práci budu dále zabývat.

Samostatná Československá republika v roce 1918 získala železniční síť v délce 11400 km, z toho bylo 12% dvoukolejných tratí. V roce 1918 vznikly Československé dráhy (ČSD) jako státní podnik, který měl za úkol zabezpečovat provoz v nově vzniklé Československé republice.

V roce 1919 se i přes restriktivní opatření vlády rozvíjela poštovní autobusová doprava, která měla v té době 39 vozů, které ujely za rok 56000 km.

Až do roku 1932 byla silniční doprava považována za svobodné podnikání, jenž podléhalo pouze oznámení u daného úřadu. V roce 1932 byla stanovena regulace silničního provozu, a to omezení rychlosti na 45 km/h, v obcích 15 km/h a na křižovatkách 6 km/h, před křižovatkami bylo nařízeno troubit. Benzín byl vydáván na poukázky a cena 1 kg benzínu byla 19,04 Kč. Poplatek za vykonání řidičské zkoušky a následné vystavení řidičského průkazu činil 33,20 Kč.

Lodní doprava v Československé republice se datuje k založení Československé paroplavební akciové společnosti, a to dne 3.7.1919.

V roce 1938 došlo k problémům v železniční dopravě, které způsobilo odtržení části historického českého území. Protože hlavní trať vedla přes Prahu, Českou Třebovou a Olomouc, byla na několika místech přerušena, protože vedla přes území tzv. Sudet. S odstoupením Československé republiky se Československé dráhy musely vzdát velké části svého vozového parku a délka tratí, které mohly užívat, se snížila asi o 1/3.

V MHD se zprvu používaly koněspřežné železnice, které později byly nahrazovány kolejovými vozidly, které od roku 1918 byly dominantními dopravními

vozidly městské dopravě. Koncem 20. let byla většinou tato vozidla doplňována o autobusové spoje a zcela výjimečně o trolejbusové spoje.

### **3.22.2 Členění dopravy**

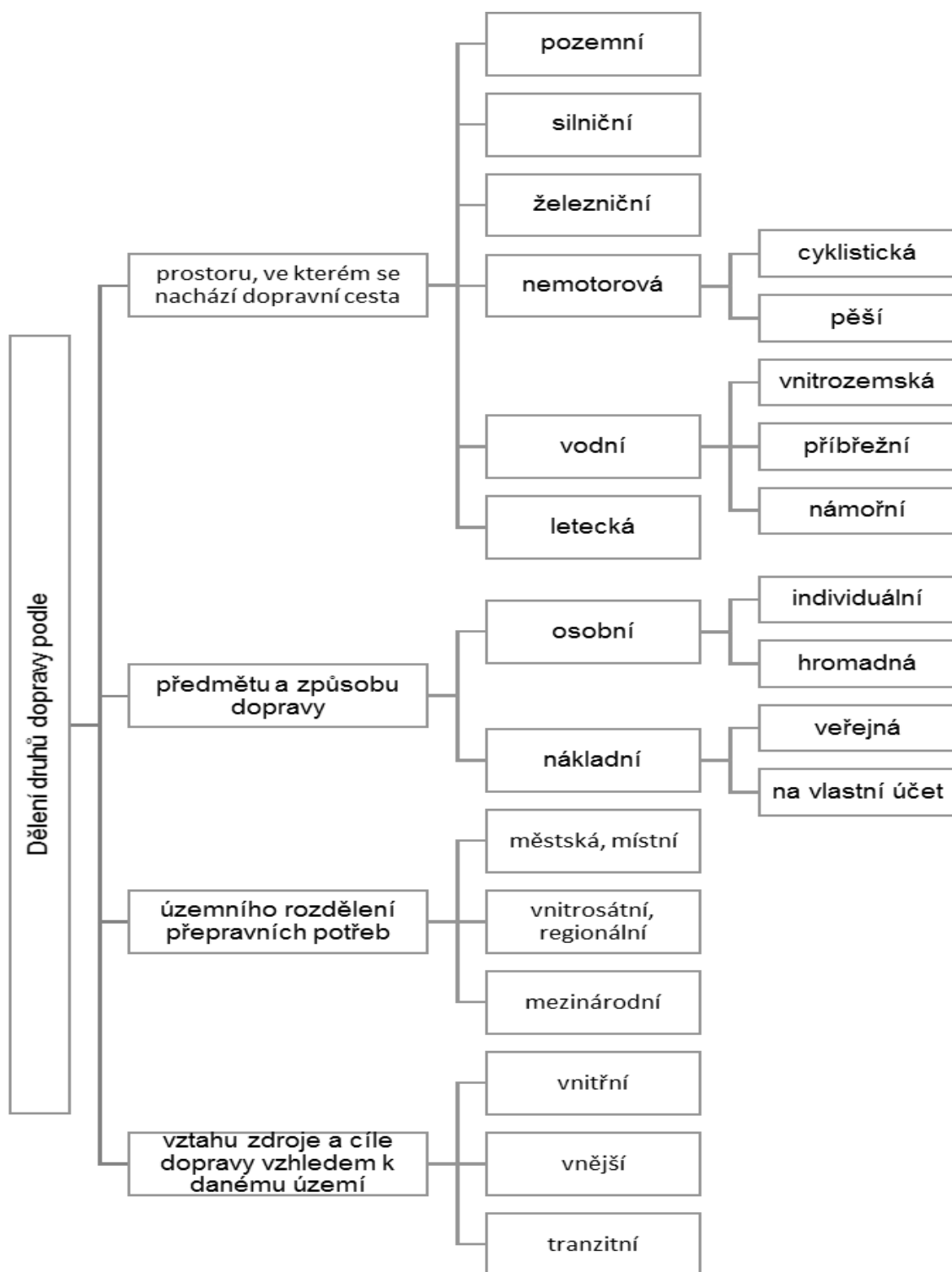
Členit dopravu můžeme podle způsobů, jakými přepravujeme osoby či zboží. Nejčastější rozdělení dopravy je podle prostoru, v jakém se nachází její dopravní trasa. A to tedy na vodní, leteckou a pozemní dopravu. Členění dopravy může dále ovlivnit regionální politika či státní politika, a to převážně hustotou silnic budovaných ze státního či regionálního rozpočtu, dále pak zpoplatnění těchto cest stejně jako zpoplatnění průjezdu mytnými bránami a dalšími kontrolami.

Stát či region může výrazně ovlivňovat způsoby dopravy na svém území, a to subvencemi či jinými dotacemi dopravy či výstavby komunikací, lodních cest či železničních a leteckých koridorů.

Stát může výrazně ovlivnit způsob nakládání s palivem, a to buď dodatečným zdaněním či dotací dopravy využívající alternativních paliv.



**Obr. 3.1.:** Klasifikace druhů dopravy



**Zdroj:** FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2009, s. 36. ISBN 978-80-246-1610-0.

Pro účely této práce se budeme zabývat převážně městskou (místní) osobní individuální a hromadnou dopravou.

### 3.32.3 Specifika městského prostoru

Prostor města je specifický hlavně ve své struktuře a fungování dopravy. To je dáno vysokou hustotou obyvatel. Je však otázkou, zda i takto vysoký počet obyvatel dokáže smysluplně a hlavně ekonomicky využít městské hromadné dopravy, a to jak pro dopravu za prací tak na rekreaci. Dalším specifikem města je vysoká hustota komunikací ať už kolejových, silničních či jiných. Lidé ve městě využívají tyto komunikace na krátké vzdálenosti, což může vést k úvaze výstavby vyššího počtu cyklostezek či obdobných komunikací pro nemotorovou dopravu. Problém vysoké hustoty obyvatelstva a takto husté silniční sítě dává základ dopravním zácpám, problémům s parkováním. K těmto problémům dochází z důvodu, že dopravní infrastruktura převážně ve starších oblastech města již není schopna zvládat narůstající objemy dopravy, a pak také problém hustoty sídlištní zástavby, která v 70. letech 20. století nebyla dimenzována pro dnešní parkovací potřeby automobilů. Další problém dopravy ve městě může být neadekvátní nabídka městské hromadné dopravy, která během dne nedokáže dostatečně pružně reagovat na potřeby občanů města přepravujících se mezi prací, domovem či jinými místy, a tak nutí občany využít alternativní dopravu (automobil, kolo a jiné). Se zvýšenou dopravou ve městě vznikají větší problémy pro chodce. Zvláště ve starší zástavbě, kde mnohdy chybí chodníky, je zvýšené riziko úrazu. A další problémy podle Hana Foltýnová (2009,s. 148):

- ztráta veřejných prostranství
- dopady na životní prostředí a spotřebu energií
- nehody a bezpečnost
- zábory půdy
- nákladní doprava a zásobování
- nárůst podílu automobilové dopravy.

Podle studie pro Velkou Británii (2008) zadané Ministerstvem dopravy vyplývají základní potřeby dopravy znázorněné v hierarchii dopravních potřeb, kde v dolní části jsou základní potřeby.

**Obr. 3.2.:** Hierarchie dopravních potřeb



**Zdroj:** FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2009, s. 149. ISBN 978-80-246-1610-0.

V rámci městského prostoru je významná městská hromadná doprava a také individuální doprava, které si blíže rozebereme v podkapitolách.

### 3.3.12.3.1 MHD v rámci ČR

Z důvodu rozrůstání měst a historického stěhování lidí z vesnic do měst, byla potřeba zřídit městskou hromadnou dopravu, která by dokázala rychle a maximálně efektivně spojit odlehlé části města a převážet tak pracující mezi domovem a prací.

V České republice máme několik typů dopravy provozované v rámci městské hromadné dopravy. Jsou to:

- **Autobusy** – Autobusová doprava je v dnešním tématu ekologické dopravy velmi diskutované téma, a to převážně kvůli zplodinám produkujícím ve velkých městech. Proto se města snaží omezit autobusovou dopravu skrze centra měst a přejít na alternativní dopravu, jako jsou trolejbusy, tramvaje či autobusy na elektropohon. Autobusy jsou v dnešní době používány převážně pro spojnici příměstských částí s centrem města či vzdálenějších obcí, některé soukromé společnosti dále udržují alternativní autobusovou dopravu

jako variantu oproti cestování vlakem. Autobusová doprava v posledních letech prochází velkou proměnou, a to z důvodu ekologičnosti dopravy a vývoje techniky, kdy jsou vyráběny a provozovány hybridní jednotky autobusu, které dovolují napájet autobus z trolejového vedení, a tak nevyužívat v centrech měst spalovací motory. Dalším druhem autobusů jsou vozidla spalující alternativní paliva, např. v opavské městské hromadné dopravě jsou využívány jednotky spalující CNG (tedy stlačený zemní plyn), tím dokáží při stejné trase vyprodukovat méně zplodin v již tak znečištěném prostředí centra města.

- **Trolejbusy** – trolejbusy nejsou natolik rozšířená forma městské dopravy, např. v Praze byly trolejbusy nahrazeny za autobusy, a to z důvodu jednoduššího a levnějšího řešení. Trolejbusy jsou nadále využívány v některých městech jako nejekologičtější způsob dopravy a např. v Opavě slouží jako jediný dopravní prostředek městské hromadné dopravy pro obsluhu centra města.
- **Tramvaje** – jedná se o nejstarší způsob dopravy v rámci městské hromadné dopravy. Již z historických zdrojů víme, že první tramvaje byly koněspřežné a byly využívány jak pro osobní, tak nákladní dopravu. Tramvaj je klasifikována jako lehké drážní vozidlo, a tak ve městech mnohdy přesycených automobilovou dopravou mohou způsobovat závažné komplikace. Tento způsob dopravy je obdobně ekologický jako trolejbusy, ovšem dokáže obsloužit více lidí pro přepravu.
- **Metro** – v České republice se s tímto typem dopravního prostředku můžeme setkat pouze v Praze, kde výrazně napomáhá síti městské hromadné dopravy, která by v případě absence metra musela být mnohonásobně robustnější než nyní. Metro dokáže přepravit tisíce lidí během dne a stává se tak jedním z nejekologičtějších prostředků pro přepravu. Ovšem je zde znatelný dopad na prostředí vlivem budování nových tunelů pro nové trasy.

- **Vlaky** – Česká republika má jednu z nejhustších sítí železniční přepravy ve světě. Vlaky dnes napomáhají malým obcím zlepšovat dopravní obslužnost k velkým městům a také propojují velká města mezi sebou. V nedávné době došlo k uvolnění možnosti využívat koleje i pro soukromou dopravu, a tak dnes vzniklo mnoho společností, které se snaží prosadit na tomto novém trhu. Vlaky dnes slouží nejen na dálkové spoje mezi městy, ale dnes v rámci integrovaných systémů dopravy velkých městech je součástí MHD.
- **Lodní doprava** – v Praze je lodní doprava využívána jako součást městské hromadné dopravy a dovoluje tak netradičním způsobem přepravovat velké množství lidí. Dříve byla lodní doprava využívána také pro převoz nákladů do Německa a pak dále překládána na zaoceánské lodě.
- **A jiné** (lanové dráhy, rikša, taxi). Lanové dráhy můžeme u nás vidět na několika místech. Nejvýznamnější z nich je Pražská lanová dráha na Petřín, která přepravuje velké množství turistů k rozhledně a poskytuje tak jedinečný pohled na pražské panorama.

Taxi služby vznikly v každém větším městě a dovolují tak občanům využít alternativní přepravu vůči hromadné městské dopravě. V poslední letech vzniklo mnoho taxi služeb, které si konkurují; v neposlední řadě také společnost Uber, která zavedla revoluci do tohoto odvětví, a to převážně díky propojením mobilního telefonu do systému dopravy taxi služby.

Další způsoby přepravy jsou méně obvyklé v České republice, a proto nejsou stěžejní pro tuto práci.

## **MHD v Ostravě**

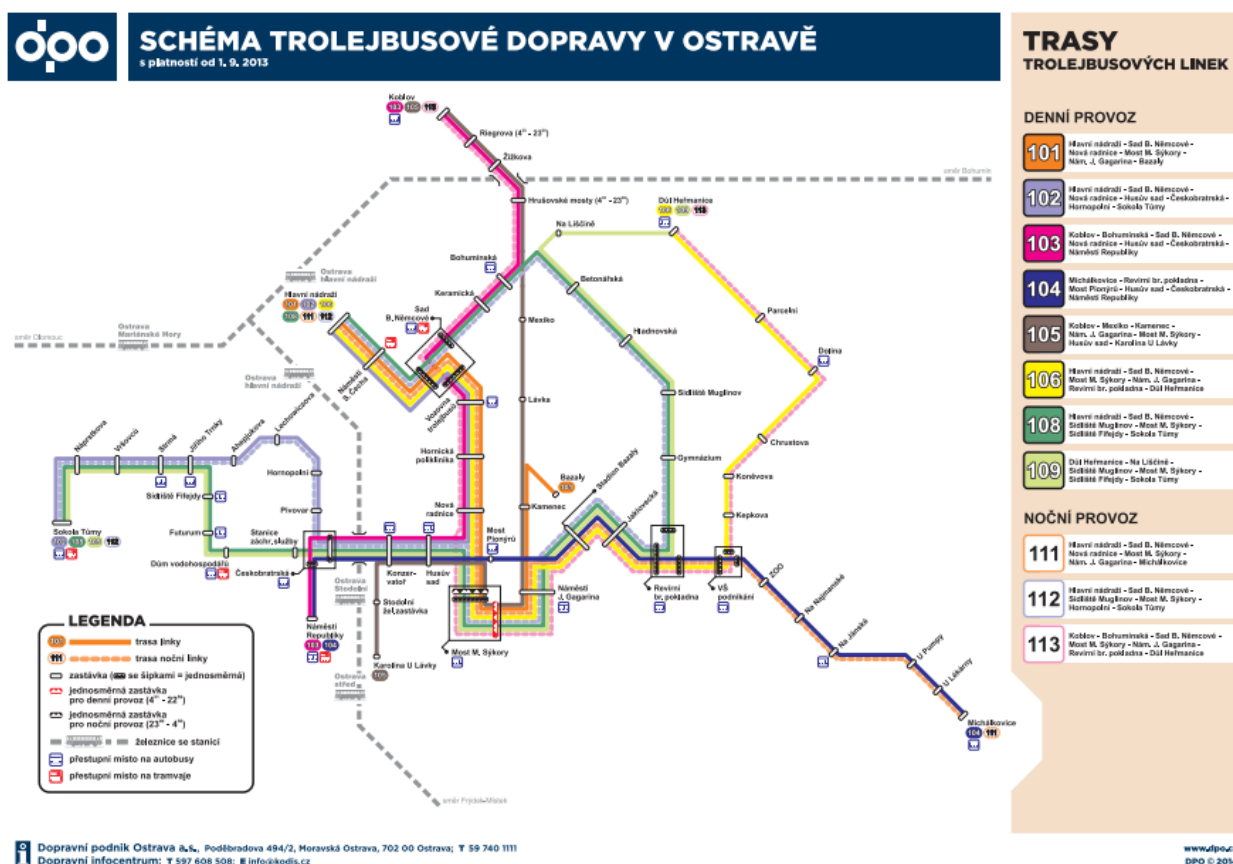
První projekt na vybudování parní dráhy od hlavního nádraží k hotelu Palace se objevil v roce 1882. Tento projekt se bohužel neuskutečnil, ale postavil základy budoucímu úspěšnému projektu, který zahájil provoz parní tramvaje mezi Přívoz-Moravská Ostrava-Vítkovice. Kromě dopravy osob byla zde i nákladní doprava, která využívala přechodu železničních vozů na tramvajovou síť a tím dovolovala ostravským podnikům efektivnější zásobování surovinami. V roce 1896 byla

započata stavba trasy mezi dnešním hotelem Palace a Sýkorovým mostem, dále pak v roce 1899 byla zprovozněna trať do dnešních Mariánských hor. Po postavení první elektrárny v Ostravě v roce 1897 byl zahájený projekt elektrifikace dosud parních tramvají, jejichž kapacita přestávala stačit nárokům rozrůstajícího se města. První elektrické tramvaje vyjely do ulic 1. května 1901, tyto elektrické tramvaje byly využívány jen pro osobní přepravy a zastaralé parní tramvaje přešly na nákladní dopravu. V roce 1907 byla mariánskohorská trať prodloužena do Svinova a také bylo zprovozněno spojení mezi Mariánskými horami a Vítkovicemi. Tímto se vytvořila páteřní síť tramvajové dopravy v Ostravě, která je s malými modifikacemi využívána dodnes.

V roce 2014 oslavil dopravní podnik Ostrava a.s. již 120 let od svého vzniku.

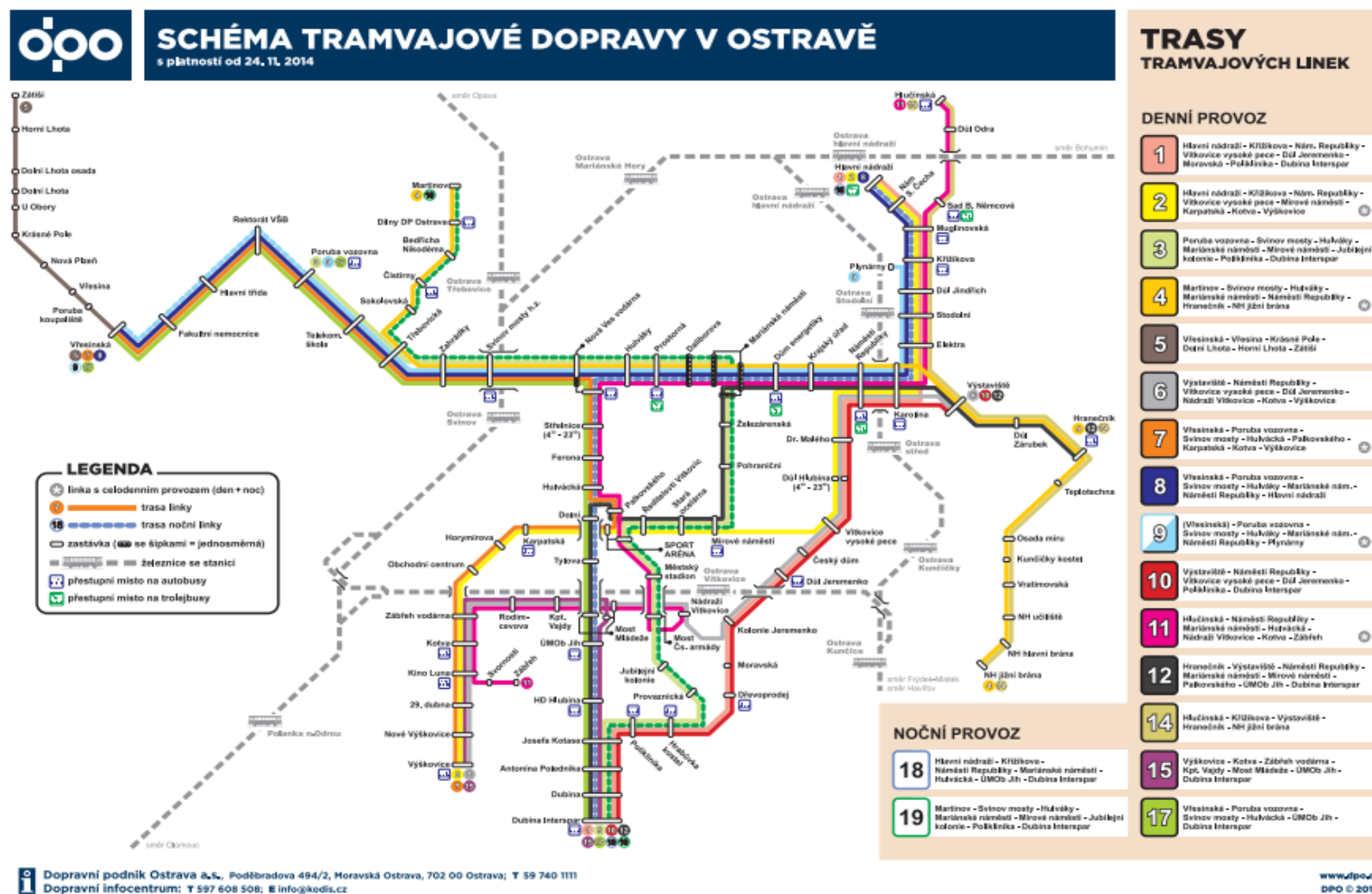
Během následujících let se síť městské dopravy rozrostla do dnešní podoby - viz obrázek níže.

Obr. 3.3.: Dnešní plán DPO - trolejbusová doprava



Zdroj: <http://www.dpo.cz>

Obr. 3.4.: Dnešní plán DPO - tramvajová doprava



Zdroj: <http://www.dpo.cz>



Pro zlepšení spolupráce a zefektivnění dopravní obsluhy byl vytvořen integrovaný systém dopravy, který napomáhá dopravcům, ale i obcím ke snížení ekonomických nároků na dopravu a také k vytvoření lépe propojené dopravní sítě tak, aby bylo zachováno co nejlepší spojení mezi počátečním a cílovým bodem cesty.

### **3.42.4 Integrovaný dopravní systém**

Dopravní podnik Ostrava je členem integrovaného dopravního systému ODIS (Ostravský dopravní integrovaný systém) a také KODIS (Koordinátor ODIS), které mají za úkol optimalizovat a maximálně zefektivnit dopravu, a to na základě objednávek města, obcí a popřípadě soukromých subjektů. Členství v těchto organizacích sebou nese určitou úroveň standardizace, jako je např. nynější projekt ODISka, který dovoluje cestujícím dobít si předplacenou kartu kupónem či hotovostí a jezdit všemi přepravci, kteří jsou zapojeni v těchto organizacích bez nutnosti zakupování dalšího cestovního dokladu.

#### **3.4.12.4.1 Individuální doprava**

V rámci města můžeme vidět dva markantní způsoby dopravy - automobilovou a environmentální, které se hlavně liší ve způsobu ovlivnění životního prostředí ve městě. Automobilová doprava znečišťuje životní prostředí prachem, hlukem a také těžko rozložitelnými produkty, přičemž do environmentální spadá pěší a cyklistická doprava, která životní prostředí výrazně nezatěžuje.

#### **Osobní (individuální) motorová doprava**

V České republice, stejně jako v jiných zemích světa, se vlastnit automobil či motocykl stávalo symbolem sociálního statutu a životního úspěchu. V posledních letech to však s nastupující generací ustupuje do pozadí a spolu s možností pořízení auta za „výhodnějších podmínek“ a spolu se zpřístupněním operativního leasingu se vlastnit auto již nadále nebere jako životní úspěch, ale jako využívání služby pro vlastní pohodlí. Tímto postupem se zvýšil počet aut, které lidé využívají, a tak se v městském provozu setkáváme se stále více problémy. Vzhledem k postojům společnosti je velice obtížné v České republice zavést systém carsharingu, tedy systém, kdy osoby (rodiny) sdílejí jeden automobil a podílí se tak na nákladech

nutných pro provoz automobilu. V České republice se stále udržuje princip dojíždění do práce či za zábavou autem, a to způsobem OPC (One person in a car), a tedy nevyužíváme plný potenciál vozu. V posledních letech se za pomoci internetu rozvíjí iniciativa pro dojíždění do práce, kdy se domluví více lidí jedoucích stejným směrem, a tím lze snížit náklady na dopravu, nároky na infrastrukturu a ekologický dopad na prostředí.

## **Environmentálně příznivé druhy osobní dopravy**

Z hlediska snížení uhlíkové stopy ve městech někteří občasně začali využívat alternativní prostředky pro dojíždění do zaměstnání či na rekreaci. Těmito prostředky jsou například jízdní kola, koloběžky, inline brusle, skateboard a jiné.

- **Pěší doprava** - vzhledem k rozvoji infrastruktury ve městech a následnému úpadku veřejné zeleně se pěší chůze přenáší z parku do obchodních center, kde lidé ve volném čase korzují, nakupují a scházejí se s přáteli. V projektování městské infrastruktury je pěší chůze často podceňovaným způsobem dopravy; proto se setkáme často se špatnou kvalitou povrchu chodníků, popř. jejich údržbou. Spolu s úpadkem údržby veřejných prostor, které se tak stávají pro chodce neatraktivními či nebezpečnými, dochází k úpadku pěší chůze jako druhu dopravy.
- **Cyklistická doprava** - každé větší město má vybudovaný systém cyklistických stezek, které dovolují cyklistům bezpečný a pohodlný způsob přepravy po městě. Pro tyto cyklostezky je nejdůležitějším pravidlem co nejvíce ochránit cyklistu před ostatními účastníky dopravního provozu. Proto jsou mnohdy cyklostezky budovány mimo páteřní infrastrukturu města.

## **4.3. ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ A JEJICH VLIV NA ROZVOJ MĚSTSKÉ DOPRAVY NA PŘÍKLADU MĚSTA OSTRAVY**

### **4.13.1 Definice regionu Ostrava pro tuto práci**

Definicí regionu Ostrava je pro tuto práci myšleno geografické ohraničení města s přilehlými obcemi neboli administrativní hranice. Tento region se rozkládá na území částí Antošovice, Bartovice, Bělský Les, Dubina, Heřmanice, Hošťálkovice, Hrabová, Hrabůvka, Hrušov, Hulváky, Koblov, Krásné Pole, Kunčice, Kunčičky, Lhotka, Mariánské Hory, Martinov, Michálkovice, Moravská Ostrava, Muglinov, Nová Bělá, Nová Ves, Petřkovice, Plesná, Polanka nad Odrou, Poruba, Proskovice, Přívoz, Pustkovec, Radvanice, Slezská Ostrava, Stará Bělá, Svinov, Třebovice, Vítkovice, Výškovice, Zábřeh.

#### **Základní charakteristika regionu**

Rozloha:	214 km <sup>2</sup>
Počet městských obvodů:	23
Hustota osídlení:	1500 obyvatel/km <sup>2</sup>
Počet obyvatel k 1.1.2015:	293313 a 9656 cizinců

**Zdroj:** <https://www.ostrava.cz>

Ostrava je krajské a statutární město Moravskoslezského kraje a rozprostírá se poblíž hranice České republiky s Polskem a soutoku Lučiny, Odry, Opavy a Ostravice. V historii Ostravy můžeme vidět její hornickou a železárenskou minulost, jak mnozí popisují, jedná se o město postavené na uhlí a oceli.

#### **Historie regionu**

Ostravu v historických análech můžeme najít od roku 1229, kdy je zmíněna jako obchodní osada na spojnici mezi nynějším Polskem a Rakouskem. Název města je odvozen od řeky, která protéká městem, a to Ostravice. V roce 1763 bylo objeveno na území města černé uhlí, což přispělo významně k rozvoji města a také jeho industrializaci. Významně je s Ostravou spjat rod Rothschildů, který byl historickým vlastníkem hutí (Vítkovic), které se později rozrostly v důležitou součást Ostravy a zaměstnávaly významnou část obyvatelstva města. Po roce 1994 došlo k útlumu těžby na území města a postupně dochází k významným investicím do

obnovy životního prostředí zasaženého těžbou. Město má mnoho ploch, které se nyní rekultivují a po dokončení rekultivace významně ovlivní kvalitu života ve městě.

Ostrava se v současnosti stala významným univerzitním městem. Na svém území má také největší český superpočítač Anselm, který je nyní zapojen do řady výzkumných projektů. Ostrava se stala městem sportu 2015, což vedlo významným způsobem k rozmachu výstavby sportovišť na území města. Pořádá se zde množství kulturních akcí, mezi kterými je nejznámější Colours of Ostrava, které se rok od roku stále zvětšují a tím i významně ovlivňují infrastrukturu města, která je v období pořádání této akce velmi přetížená a parkovací plochy v okolí areálu festivalu jsou téměř nedosažitelné.

#### **4.23.2 Parkoviště**

Součástí efektivního fungování dopravy ve městě jsou i odstavné plochy, a to buď u domova, zaměstnání či rekreačních zařízení, nebo jako možnost odstavení automobilu s možností pokračovat dále.

**Parkování v obytných zónách** – v návrhu a ve výstavbě sídlištních ploch v rámci měst nebylo počítáno s masivním rozvojem automobilismu. V dnešní době se tak úřady musí vypořádat s problémem parkování na sídlištích, která na to nebyla dimenzována. Jednotlivé městské části přistupují k těmto problémům různě, např. výstavbou podzemních parkovišť, parkovacích domů, vytyčením náhradních parkovišť, upravením směru jízdy v sídlišti či umožněním výstavby soukromého parkovacího místa. Vlivem poptávky po parkovacích místech v sídlištích byly zrušeny požární plochy a jejich prostor byl uvolněn pro parkování. Dále se tyto změny dotkly sídlištních chodníků, které byly mnohdy rovněž vytýčeny jako parkovací místa.

**Ostatní parkovací plochy** - jedná se o parkoviště či plochy určené k parkování v rámci města. Tyto plochy jsou hojně využívány v rámci měst a mnohdy jejich kapacita ve městě nestačí poptávce po parkovacích místech. V moderních městech se tento způsob parkování reguluje, ať už městskými vyhláškami, či parkovacími hodinami a kartami.

**Záchytná parkoviště** - jsou moderním nástrojem, jak mohou města ovlivňovat systém dopravy ve městě. Tato záchytná parkoviště se stavějí na okraji měst tak, aby zde bylo možno zaparkovat a dále pokračovat městskou hromadnou dopravou.

### Typy záchytných parkovišť:

- *nejrozšířenější je systém Park and Ride (mezinárodní označení P+R), tj. zaparkuj a jeď dále veřejnou dopravou. Systém P+R vyžaduje parkovací plochy nebo objekty na okrajích města nebo v regionu v těsné vazbě na stanice kvalitní veřejné dopravy, ať již se jedná o regionální železnici (S-bahn), lehkou kolejovou dopravu, metro či tramvaj, případně i autobus (trolejbus). Obvykle bývá v tomto systému zvýhodněna cena jak parkování, tak jízdenky. Systémy P+R se mohou výhodně kombinovat s předměstskými obchodními centry;*
- *Park and Go (P+G), tj. zaparkuj a jdi dále pěšky. Parkoviště tohoto systému jsou obvykle umístěna na okraji centra a jejich využívání je regulováno cenou;*
- *Kiss and Ride (K+R), tj. zaparkuj (zastav) jen krátce u stanice veřejné dopravy (pouze pro vystoupení nebo nastoupení pasažéra, který přestoupí na veřejnou dopravu) a odjeď. Systém vyžaduje jen omezenou parkovací plochu několika míst, ale ve velmi těsné vazbě na stanici veřejné dopravy. Je možné jej aplikovat také u škol – pro rodiče přivázející děti.*

*K těmto systémům je ještě možno přiřadit systémy vážící se na cyklistický provoz. Jsou to:*

- *Bike and Ride (B+R) – obdoba P+R, tj. odlož jízdní kolo v parkovišti (nejlépe ve střeženém objektu) a pokračuj veřejnou dopravou.*
- *Bike and Go (B+G), tj. odlož kolo a pokračuj pěšky, podobně jako P+G.<sup>7</sup>*

### 4.33.3 Inteligentní dopravní systém

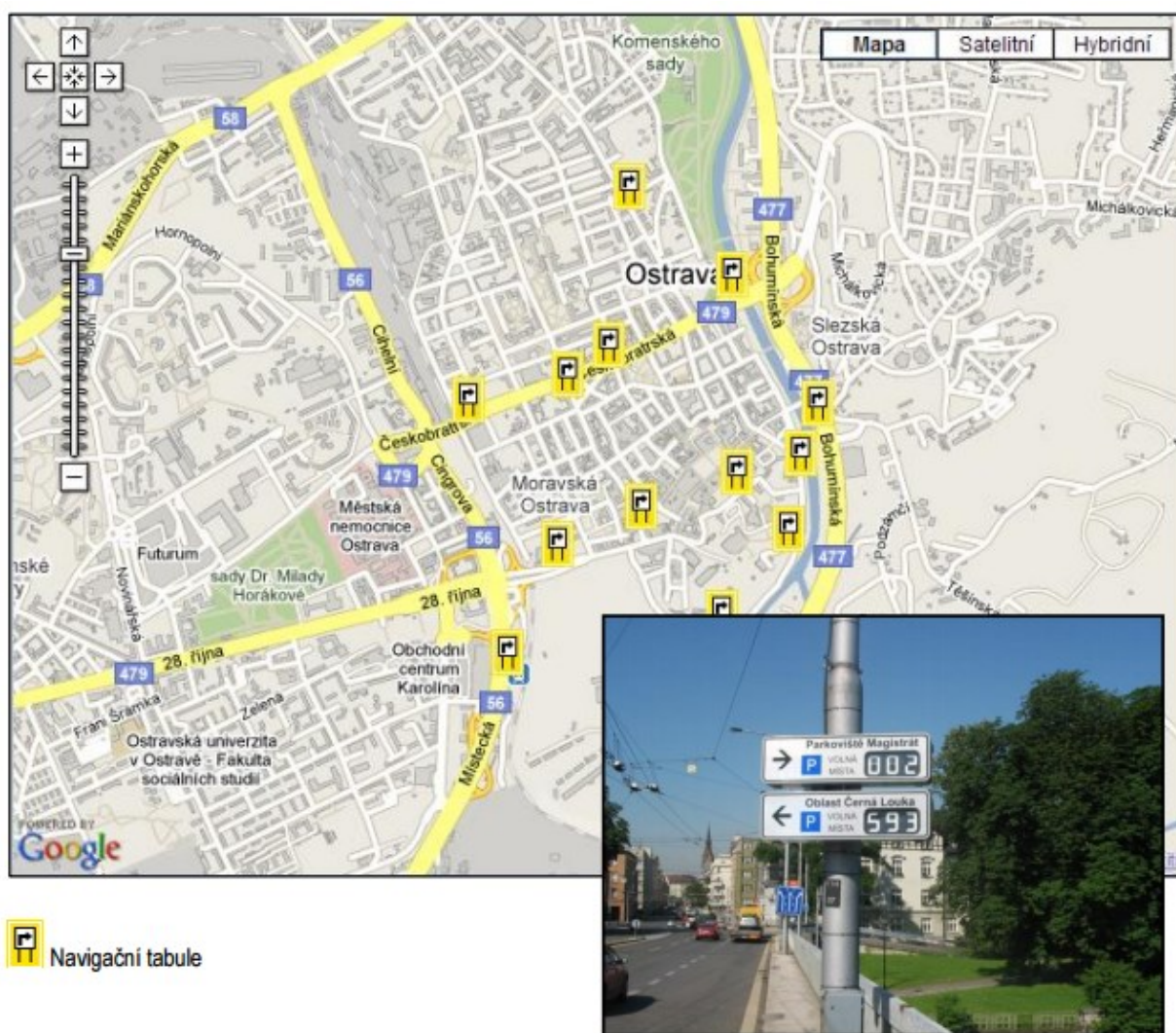
Nároky moderní společnosti spolu se zvýšenou dopravou ve městě si žádají vyvinutí systému pro navigaci řidičů na parkovací místa, která budou dostupná

---

<sup>7</sup> NANTL, František. Principy a pravidla územního plánování: Kapitola C – Funkční složky. [online]. 6. 12. 2006, 20. 6. 2013, s. 31 [cit. 2015-03-15]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/internetove-prezentace/principy-a-pravidla-uzemniho-planovani/kapitolaC/C7-2012.pdf>

nejkratší možnou trasou a zároveň budou řidiči informováni o počtu volných parkovacích míst. Tento systém v případě města Ostravy nese název Inteligentní dopravní systém a skládá se z informačních tabulí navádějících řidiče na daná parkovací místa a zároveň je informují o počtu volných míst. Správně nastavený systém může významně ulevit dopravním problémům v centru města, případně pomoci bloudícím řidičům, kteří marně hledají volná parkovací místa.

**Obr. 4.1.:** Parkoviště v inteligentním dopravním systému Ostrava



**Zdroj:** 42. mezinárodní setkání dopravních odborníků, Vimperk 2013: TÉMA č.4 - Parkování. [online]. [cit. 2015-03-22]. Dostupné z: <http://okas.cz/userfiles/DIK/odkaz3.pdf>

#### 4.43.4 Záchytná parkoviště v rámci města Ostrava

##### Záchytné parkoviště KOMA Svinov

Jde o pracoviště v blízkosti vlakového nádraží ve Svinově. Jedná se o jedno z technicky nejpropracovanějších parkovacích míst v Ostravě. Celý systém je zabezpečen za pomoci počítačů a není tak nutno do parkovacího domu vstupovat. Přijedete automobilem na příjezdovou rampu a zaplatíte poplatek a váš automobil je zvednut i s touto rampou. Celý proces parkování v domu je zabezpečen za pomoci pohybu ramp, na kterých jsou uložena vozidla, a tak jsou chráněna před případnými výtržnostmi, nehodami a dalšími případnými škodami na majetku.

##### Záchytné parkoviště Hlavní nádraží

Záchytné parkoviště nacházející se u hlavního nádraží v Ostravě je díky své poloze využíváno jako odstavné parkoviště s možností přestupu na mimoměstské vlakové spoje. Tím nenaplnuje definici záchytného parkoviště, ale i tak napomáhá omezit provoz v rámci města, a tak ulevuje nárokům na infrastrukturu v centru města.

*„Systém v první etapě nabízí zejména možnost využití pro každodenně dojíždějící občany. Tito si budou moci na základě již zakoupeného časového kupónu ODIS pro ostravské zóny 1 až 4 nebo jejich kombinaci, a to včetně kombinace s regionálními zónami, výhodně dokoupit kupón pro parkování na některém z parkovišť nově vznikajícího systému Park&Ride&ODIS. Cena takto zvýhodněného třicetidenního kupónu s označením P01 nebo P02 je 200 Kč včetně DPH. Systém je provozován vždy od 04 do 01 hodin.“<sup>8</sup>*

#### 4.53.5 Doprava v datech

V této podkapitole se zaměříme na data sesbíraná z oblastí Evropské unie, České republiky a převážně Ostravy z části silniční dopravy.

Z níže uvedené tabulky vyplývá, že míra automobilizace v rámci Evropské unie stoupá až na výjimky. Tento trend je dlouhodobý a Česká republika není výjimkou.

---

<sup>8</sup> SYSTÉM "PARK&RIDE&ODIS" NA ÚZEMÍ STATUTÁRNÍHO MĚSTA OSTRAVA. [online]. [cit. 2015-03-23]. Dostupné z: <http://www.cd.cz/assets/primestske-cestovani/odis/odis-park-ride.pdf>

**Tab. 4.1.:** Míra automobilizace

Motorisation rate						
Cars per 1 000 inhabitants						
geoltime	1991	2008	2009	2010	2011	2012
EU (28 countries)	:	:	:	:	:	:
EU (27 countries)	334	:	:	:	:	:
Belgium	396	477	479	480	487	:
Bulgaria	158	317	337	353	368	385
<b>Czech Republic</b>	:	<b>424</b>	<b>424</b>	<b>429</b>	<b>436</b>	<b>448</b>
Denmark	309	468	:	:	:	:
Germany	390	504	510	517	525	530
Estonia	168	413	409	416	433	456
Ireland	236	:	:	:	428	425
Greece	172	:	:	:	:	:
Spain	321	479	473	475	476	476
France	406	:	:	:	:	496
Croatia	160	360	358	355	355	339
Italy	502	612	614	619	625	621
Cyprus	315	557	563	551	545	549
Latvia	124	431	426	307	299	305
Lithuania	143	525	540	554	570	:
Luxembourg	516	665	660	:	:	:
Hungary	194	305	301	299	299	301
Malta	338	:	567	581	592	592
Netherlands	368	457	460	464	470	:
Austria	397	513	521	528	:	:
Poland	160	422	432	447	470	486
Portugal	279	:	:	444	447	406
Romania	63	197	209	214	216	224
Slovenia	297	514	517	518	519	518
Slovakia	171	287	295	310	324	337
Finland	382	507	519	535	551	560
Sweden	419	462	460	460	464	:
United Kingdom	361	458	452	451	448	:
Iceland	466	:	:	:	:	:
Liechtenstein	:	715	722	744	:	:
Norway	378	458	462	469	477	484
Switzerland	447	518	515	518	523	529
Former Yugoslav Republic of Macedonia, the	131	128	137	151	152	146
Serbia	:	203	225	215	:	:
Turkey	32	95	98	102	109	114
:=not available e=estimated						

**Zdroj:** <http://ec.europa.eu/>

Z níže uvedené tabulky vyplývá nárůst osobních automobilů, autobusů a motocyklů. Výjimkou jsou nákladní automobily, které si dlouhodobě udržují stálý počet. Tento vývoj je za příčiněn tím, že většina firem má sídlo v Praze a tam jsou převážně nákladní automobily registrované. Počet všech vozidel na 1000 obyvatel dlouhodobě roste.

*„Stupeň motorizace a stupeň automobilizace vyjádřený počtem obyvatel na jedno motorové vozidlo či na jeden osobní automobil vyjadřuje míru vybavení prostředky automobilové dopravy. Tento údaj je nejdůležitějším parametrem, který*



*ovlivňuje nejen potřeby statické dopravy, tj. parkování a odstavování vozidel, ale spolu s vývojem ročního proběhu vozidel a celkovou hybností určuje celkový nárůst intenzit dopravy na komunikační síti.*<sup>9</sup>

Tyto ukazatele mají klesající tendenci, což znamená, že v budoucnu bude každý vlastnit dopravní motorový vozidlo.

Kategorie ostatní vozidla zahrnuje stavební a zemědělskou techniku, která jsou hlášena na příslušných úřadech a splňuje podmínky na provoz po pozemních komunikacích.

**Tab. 4.2.:** Počet a typy vozidel na 1000 obyvatel v Ostravě

Ukazatel	Počet v roce					
	2007	2008	2009	2010	2011	30.6.2012
Nákladní automobily	15 211	18 320	17 854	17 623	17 617	17 616
Autobusy	1 299	1 424	1 387	1 360	1 357	1 379
Osobní automobily	114 122	121 299	122 641	124 834	127 099	128 529
Motocykly	13 446	14 312	14 687	15 504	15 922	16 331
Ostatní vozidla	20 172	16 561	16 670	17 163	17 529	10 301
<b>Celkem</b>	<b>164 250</b>	<b>171 916</b>	<b>173 239</b>	<b>176 484</b>	<b>179 524</b>	<b>174 156</b>
Počet osob. vozidel na 1000 obyvatel	330,03	350,88	357,14	366,3	377,36	384,62
Počet všech vozidel na 1000 obyvatel	473,93	497,51	502,51	518,13	534,76	520,83
Stupeň motorizace	2,11	2,01	1,99	1,93	1,87	1,92
Stupeň automobilizace	3,03	2,85	2,8	2,73	2,65	2,6

**Zdroj:** <https://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/odbor-dopravy/oddeleni-silnic-mostu-rozvoje-a-organizace-dopravy/motorizace>

V níže uvedené tabulce můžeme vidět počet evidovaných vozidel v Ostravě. Vývoj během let ukazuje stále se zvyšující počet evidovaných automobilů. V posledních letech se trend projevuje ve snižování pořizovacích cen automobilů či zavedení nových možností pro pořízení automobilu jako je operativní leasing, splátky bez navýšení a další. Tento trend činí osobní automobily dostupnějšími i pro obyvatele, kteří dříve vlivem svých finančních možností nedosáhli na pořízení automobilu.

<sup>9</sup> Motorizace: Motorizace a automobilizace v Ostravě. [online]. 03.06.2013 09:36 - Adámek Richard [cit. 2015-04-16]. Dostupné z: <https://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/odbor-dopravy/oddeleni-silnic-mostu-rozvoje-a-organizace-dopravy/motorizace>

**Tab. 4.3.:** Počet evidovaných vozidel v Ostravě

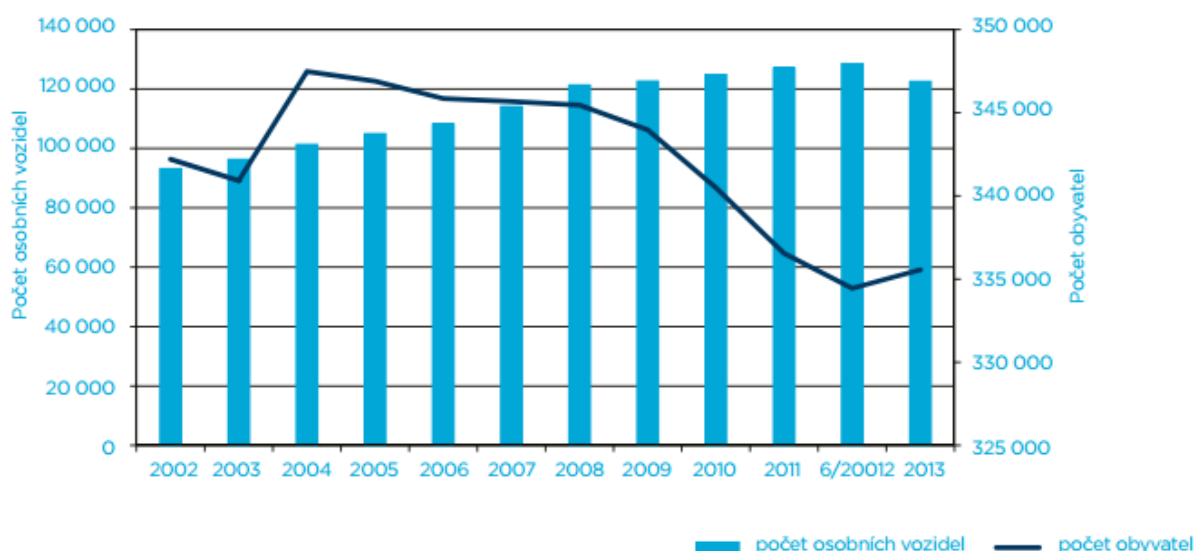
Ukazatel	Počet v roce				
	2008	2009	2010	2011	2012
Celkový počet evidovaných vozidel	223 307	223 640	244 288	254 303	273 578
z toho provozovaných vozidel	174 153	175 503	178 809	181 845	184 756

**Zdroj:** <https://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/odbor-dopravy/oddeleni-silnic-mostu-rozvoje-a-organizace-dopravy/motorizace>

Na níže uvedeném obrázku lze vidět vývoj počtu obyvatel a počtu osobních automobilů. Také zde můžeme vidět, že během let počet automobilů stoupá, ale počet obyvatel poklesl, i když v posledním roce začal opět stoupat. Vlivem nárůstu automobilu a poklesu počtu obyvatel, motorizace stoupá.

**Obr. 4.2.:** Vývoj automobilizace v letech 2002-2013 v Ostravě

**Vývoj automobilizace v letech 2002-2013**



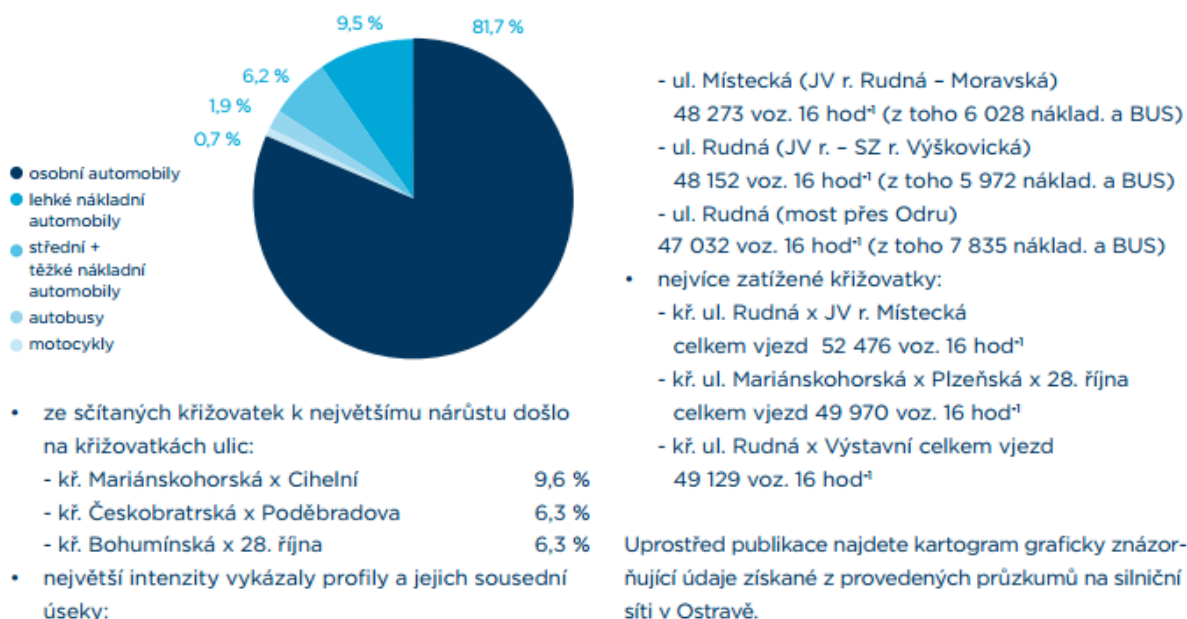
Poznámka: Od roku 2002 jsou uváděny počty vozidel i obyvatel společně za Ostravu i správně přiřazené obce. Hodnoty byly převzaty z databáze odboru dopravně správních činností MMO k 31. 12. 2013 a z databáze odboru vnitřních věcí MMO k 1. 1. 2014.

**Zdroj:** Informace o dopravě v Ostravě 2013. [online].s. 13 [cit. 2015-03-22]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/odbor-dopravy/oddeleni-silnic-mostu-rozvoje-a-organizace-dopravy/informace-o-doprave/Sbornik2013.pdf>

Na níže uvedeném obrázku můžeme vidět data z ručního sčítání na vybraných křižovatkách v Ostravě. Největší podíl na skladbě dopravního proudu mají osobní automobily a dále jsou lehké nákladní automobily. Toto rozdělení je dáno vlastnictvím osobních automobilů, jenž se stalo dostupnějším a tudíž jejich počet stále stoupá. Také zde hraje roli faktor komfortu dopravy, který je v současnosti vyšší u osobních automobilů než v městské hromadné dopravě. Na základě těchto údajů se dá očekávat růst počtu osobních automobilů.

**Obr. 4.3.:** Skladba dopravního proudu z ručního sčítání na křižovatkách v Ostravě

**Skladba dopravního proudu z ručního sčítání  
na křižovatkách**

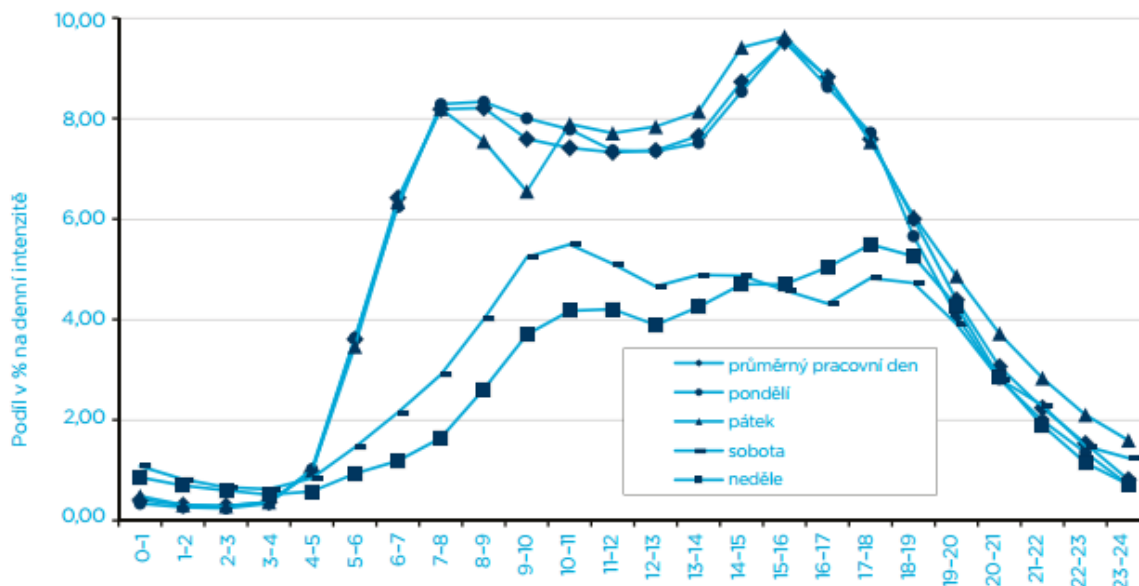


**Zdroj:** Informace o dopravě v Ostravě 2013. [online]. s. 14 [cit. 2015-03-22]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/odbor-dopravy/oddeleni-silnic-mostu-rozvoje-a-organizace-dopravy/informace-o-doprave/Sbornik2013.pdf>

Na níže uvedeném obrázku můžeme vidět denní průběh intenzity dopravy na vybraných křižovatkách v Ostravě. Intenzita dopravy stoupá s aktivitou firem. To znamená, že od šesté hodiny ranní intenzita stoupá a okolo sedmé hodiny začíná ranní špička. Tato intenzita dopravy se dále drží do konce obvyklé pracovní doby. Největší intenzita dopravy v Ostravě na vybraných křižovatkách je mezi čtrnáctou a sedmnáctou hodinou, kdy dochází k přesunu obyvatel mezi prací (školou) a domovem. Tito obyvatelé v rámci efektivního využití svého času, často přerušují tuto cestu zastávkou v obchodním centru či restauraci a pak dále pokračují v cestě domů. A také v toto časové období je v hromadné městské dopravě zapojeno více dopravních prostředků, což navyšuje intenzitu dopravy.

**Obr. 4.4.:** Denní průběh intenzity na vybraných křižovatkách v Ostravě

**Denní průběh intenzit na vybraných křižovatkách  
v Ostravě v roce 2013  
(křižovatky č. 1002, 1006, 1015, 2070, 3011 a 4006)**



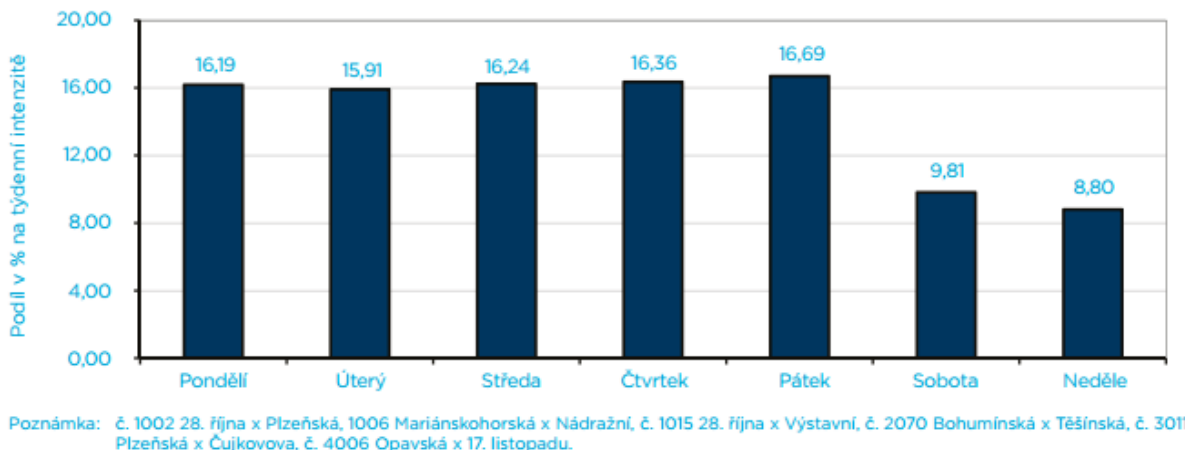
**Poznámka:** č. 1002 28. října x Plzeňská, č. 1006 Mariánskohorská x Nádražní,  
č. 1015 28. října x Výstavní, č. 2070 Bohumínská x Těšínská,  
č. 3011 Plzeňská x Čujkovova, č. 4006 Opavská x 17. listopadu.

**Zdroj:** Informace o dopravě v Ostravě 2013. [online]. s. 15 [cit. 2015-03-22]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/odbor-dopravy/oddeleni-silnic-mostu-rozvoje-a-organizace-dopravy/informace-o-doprave/Sbornk2013.pdf>

V níže uvedené tabulce můžeme vidět týdenní průběh intenzit dopravy na vybraných křižovatkách v Ostravě. S koncem pracovního týdne stoupá intenzita dopravy s výjimkou úterý. Víkendové dny mají nižší podíl intenzity dopravy než pracovní dny. Tento stav je zapříčiněn obyvateli města, kteří opouštějí na víkendy město a vyjíždějí na chaty, za rodinou či výlety. Nejvyšší intenzita dopravy je v neděli oproti pátku, který má největším podíl intenzity dopravy. V pátek je nevyšší aktivita dopravy z důvodu, že lidé mají ve zvyku v tento den dělat velké nákupy na víkend a vyřizovat potřebné záležitosti na konci pracovního týdne.

**Obr. 4.5.:** Týdenní průběh intenzity na vybraných křižovatkách v Ostravě

**Týdenní průběh intenzit na vybraných křižovatkách  
v Ostravě v roce 2013  
(křižovatky č. 1002, 1006, 1015, 2070, 3011 a 4006)**



**Zdroj:** Informace o dopravě v Ostravě 2013. s. 15 [online]. [cit. 2015-03-22]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/odbor-dopravy/oddeleni-silnic-mostu-rozvoje-a-organizace-dopravy/informace-o-doprave/Sbornk2013.pdf>

V níže uvedené tabulce můžeme vidět intenzity na vybraných křižovatkách v Ostravě, kde indexy intenzity dopravy jsou velmi vyrovnané, mimo křižovatku 28. října x Výstavní, kde intenzita dopravy poklesla.

**Tab. 4.4.:** Intenzity na vybraných křižovatkách v Ostravě

INTENZITY DOPRAVY NA VYBRANÝCH KŘIŽOVATKÁCH (VOZ.16HOD <sup>*)</sup> )				
Číslo	Křižovatka	Rok 2012	Rok 2013	Index 2013/2012
1002	28. října x Plzeňská	49 111	49 970	1,02
1006	Mariánskohorská x Nádražní	28 161	28 326	1,01
1015	28. října x Výstavní	30 575	28 969	0,95
2070	Bohumínská x Těšínská	25 550	25 968	1,02
3011	Plzeňská x Čujkovova	24 842	24 686	0,99
4006	Opavská x 17. listopadu	32 447	32 065	0,99

**Zdroj:** Informace o dopravě v Ostravě 2013. s. 15 [online]. [cit. 2015-03-22]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/odbor-dopravy/oddeleni-silnic-mostu-rozvoje-a-organizace-dopravy/informace-o-doprave/Sbornk2013.pdf>

V níže uvedené tabulce můžeme vidět intenzity dopravy na vybraných profilech na hranici města Ostravy. Na většině profilech na hranici města je index intenzity konstantní, mimo ul. Bohumínská hranice města u Bohumína, kde index intenzity dopravy výrazně poklesl a naopak u dálnice D1 hranice města u Bohumína index intenzity dopravy výrazně vzrostl, což může mít za následek, to že v listopadu byl uveden do provozu hraniční úsek z Bohumína do Polska.

**Tab. 4.5.:** Intenzity dopravy na vybraných profilech na hranici města Ostravy

INTENZITY DOPRAVY NA VYBRANÝCH PROFILECH NA HRANICI MĚSTA (VOZ.16HOD <sup>-1</sup> )			
Profil	Rok 2012	Rok 2013	Index 2013/2012
ul. Místecká, hranice města ul. Podnikatelská	30 833	30 704	1,00
ul. Rudná, 200 m za rampami s ul. Fryštátská	22 087	21 886	0,99
dálnice D1, hranice města u Klimkovic	20 023	21 029	1,05
ul. Opavská, hranice města	13 281	14 784	1,11
ul. Hlučinská (sil. I. tř.), hranice města	14 518	13 698	0,94
ul. Fryštátská, hranice města	15 323	13 550	0,88
dálnice D1, hranice města u Bohumína	10 942	12 871	1,18
ul. Plzeňská, hranice města	12 524	12 834	1,02
ul. Mostní, hranice města u Vratimova	10 370	10 778	1,04
ul. 17. listopadu, hranice města u Klimkovic	8 668	8 428	0,97
ul. 17. listopadu, hranice města u Děhylov	8 782	8 329	0,95
ul. Hlučinská (sil. III. tř.), hr. města u Ludgeřovic	7 559	7 494	0,99
ul. Bohumínská, hranice města u Bohumína	7 606	6 534	0,86

**Zdroj:** Informace o dopravě v Ostravě 2013. s. 16 [online]. [cit. 2015-03-22]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/odbor-dopravy/oddeleni-silnic-mostu-rozvoje-a-organizace-dopravy/informace-o-doprave/Sbornk2013.pdf>

V níže uvedené tabulce můžeme vidět intenzity dopravy na vjezdech do širšího centra města Ostravy. Intenzita dopravy má nejnižší index u ul. Poděbradova, ul. 28. října – Hollarova. Naopak u ul. Českobratrská, most přes ul. Místecká a také ul. 28. října, ul. Nádražní - Na Karolíně je index dopravy nejvyšší. U křížení ulic Na Karolíně a 28. října je nárůst indexu způsoben tím, že byla dokončena výstavba obchodního centra Karolína a uvedena do provozu.

**Tab. 4.6.:** Intenzity dopravy na vjezdech do širšího centra města Ostravy

INTENZITY DOPRAVY NA VJEZDECH DO ŠIRŠÍHO CENTRA MĚSTA (VOZ.16HOD <sup>-1</sup> )			
Profil	Rok 2011 *	Rok 2013	Index 2013/2011
ul. Českobratrská, most přes ul. Místecká	24 224	26 228	1,08
ul. Českobratrská, most přes Ostravici	21 841	21 520	0,99
ul. Sokolská třída, ul. Muglinovská – Myslbekova	16 058	14 630	0,91
ul. 28. října, ul. Nádražní – Na Karolíně	9 946	10 744	1,08
ul. Poděbradova, ul. 28. října – Hollarova **	15 896	10 164	0,64
ul. Nádražní, ul. Muglinovská – ul. Mánesova	9 953	8 585	0,86
ul. 28. října, most M. Sýkory	6 305	7 300	1,16
ul. Hrušovská, ul. Muglinovská – Sokolská třída	3 393	3 393	1,00
ul. Havlíčkovo nábřeží, ul. Střelníční – Na Karolíně	3 730	2 899	0,78
ul. Žofínská, odbočka vlevo z ul. Na Karolíně	1 742	1 869	1,07

Poznámka: \* V roce 2012 nebyl kordon centra sčítán z důvodu dlouhodobých uzávěr v centru města.

\*\* V roce 2013 sčítána ul. Poděbradova v úseku ul. Švabinského-Hollarova.

**Zdroj:** Informace o dopravě v Ostravě 2013. s. 16 [online]. [cit. 2015-03-22]. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/odbor-dopravy/oddeleni-silnic-mostu-rozvoje-a-organizace-dopravy/informace-o-doprave/Sbornk2013.pdf>

V níže uvedené tabulce můžeme vidět vývoj intenzity dopravy na kordonu města Ostravy za 16 hodin. Celkový index intenzity dopravy na příjezdu do města Ostravy je nejnižší na místě sčítání ul. 1. Května mezi ul. Janovskou a Klimkovicemi.

Oproti tomu s nejvyšším celkovým indexem intenzity dopravy na příjezdu do města Ostravy je místo sčítání ul. Orlovská na hranici města.

Celkový index intenzity dopravy na výjezdu z města Ostravy je nejnižší na místě sčítání ul. 1. Května mezi ul. Janovskou a Klimkovicemi. Oproti tomu s nejvyšším celkovým indexem intenzity dopravy na příjezdu do města Ostravy je místo sčítání dálnice D1 na hranici města v Hrušově.

Celkový index intenzity dopravy pro oba směry v Ostravě je nejnižší na místě sčítání ul. 1. Května mezi ul. Janovskou a Klimkovicemi. Oproti tomu s nejvyšším celkovým indexem intenzity dopravy pro oba směry v Ostravě je místo sčítání dálnice D1 na hranici města v Hrušově.

V průměru index intenzity dopravy v obou směrech v Ostravě vzrostl, tudíž množství dopravních prostředků vzrostl a také vzrostla hustota dopravy.

**Tab. 4.7.: Vývoj intenzity dopravy v roce 2011 na kordonu města Ostravy za 16 hodin (5-21hod) srovnání s rokem 2010**

Vývoj intenzit dopravy v roce 2011 na kordonu města za 16 hodin (5-21 hod), srovnání s rokem 2010																				
Číslo	druh komunikace, číslo silnice	Název ulice, místo sčítání	INTENZITA V ROCE 2010						INTENZITA V ROCE 2011						INDEX 2011/2010					
			směr do města		směr z města		Oba směry		směr do města		směr z města		Oba směry		pro vjezdy do města		pro výjezdy z města		pro oba směry	
			Celkem	NAKL+BUS	Celkem	NAKL+BUS	Celkem	NAKL+BUS	Celkem	NAKL+BUS	Celkem	NAKL+BUS	Celkem	NAKL+BUS	Celkem	NAKL+BUS	Celkem	NAKL+BUS	Celkem	NAKL+BUS
1	D1	dálnice D1 na hranici s Klimkovicemi	8801	1277	8763	1210	17564	2487	9629	1415	9778	1405	19407	2620	1,09	1,11	1,12	1,16	1,10	1,13
2	D1	dálnice D1 na hranici města v Hrušově	4198	871	3901	798	8099	1669	4491	922	4768	997	9259	1919	1,07	1,06	1,22	1,25	1,14	1,15
3	I/11	ulice Opavská na hranici města	7140	940	7177	939	14317	1879	7589	1093	7610	1130	15199	2223	1,06	1,16	1,06	1,20	1,06	1,18
4	I/11	ulice Rudná 200 m za rampami s ul. Fryštátskou	10746	732	10573	779	21319	1511	10701	1185	10123	1122	20824	2307	1,00	1,62	0,96	1,44	0,98	1,53
5	II/647	ulice 17.listopadu 200 m za ul. Rudnou	4327	527	4457	546	8784	1073	4592	629	4861	640	9453	1269	1,06	1,19	1,09	1,17	1,08	1,18
6	I/56	ulice Hlučínská na hranici města	6525	851	6564	869	13089	1720	6614	997	6436	875	13050	1872	1,01	1,17	0,98	1,01	1,00	1,09
7	I/56	ulice Místecká na hranici města	13342	1173	13809	1038	27151	2211	13753	1618	13983	1574	27736	3192	1,03	1,38	1,01	1,52	1,02	1,44
8	I/58	ulice Plzeňská na hranici města	6564	732	6494	774	13058	1506	7249	1122	6762	1065	14011	2187	1,10	1,53	1,04	1,38	1,07	1,45
9	II/647	ulice Bohumínská v Hrušově u OZO	4016	721	4072	658	8088	1379	3980	639	4024	610	8004	1249	0,99	0,89	0,99	0,93	0,99	0,91
10	I/59	ulice Fryštátská na hranici města	6889	723	6796	700	13685	1423	5865	716	5970	716	11835	1432	0,85	0,99	0,88	1,02	0,86	1,01
11	II/469	ul. 17.listopadu na hranici města (směr Děhylov)	4659	542	4348	546	9007	1088	4639	594	4439	590	9078	1184	1,00	1,10	1,02	1,08	1,01	1,09
12	II/470	ul. Orlovská na hranici města	3134	548	3547	567	6681	1115	3478	589	3229	597	6707	1186	1,11	1,07	0,91	1,05	1,00	1,06
13	II/477	ul. Mostní mezi ul. Frýdeckou a Vratimovem	5335	680	5316	678	10651	1358	5618	762	5720	770	11338	1532	1,05	1,12	1,08	1,14	1,06	1,13
14	II/478	ul. 1. Května mezi ul. Janovskou a Klimkovicemi	1217	157	1668	171	2885	328	759	113	1150	127	1909	240	0,62	0,72	0,69	0,74	0,66	0,73
15	II/479	ul. Těšínská na hranici města	2506	208	2494	215	5000	423	2742	253	2521	235	5263	488	1,09	1,22	1,01	1,09	1,05	1,15
16	III/01136	Antošovická na hranici města	449	56	406	61	855	117	444	55	402	60	846	115	0,99	0,98	0,99	0,98	0,99	0,98
17	III/01137	Aleje na hranici města	1079	152	897	133	1976	285	1067	150	887	132	1954	282	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99
18	III/46611	ul. Hlučínská v úseku Koblovská - hranice města	3523	512	3855	552	7378	1064	3569	535	3897	548	7466	1083	1,01	1,04	1,01	0,99	1,01	1,02
19	III/46613	26.dubna na hranici města	257	27	296	29	553	56	254	27	293	29	547	56	0,99	1,00	0,99	1,00	0,99	1,00
20	III/46614	Dobroslavická na hranici města	119	16	166	18	285	34	118	16	164	18	282	34	0,99	1,00	0,99	1,00	0,99	1,00
21	III/46615	ul. Družební v průtahu Krásným Polem	898	93	1158	88	2056	161	888	92	1145	87	2033	179	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99
22	III/4692	ul. Vřesínská na hranici města	3387	217	3387	218	6774	435	3139	300	3057	294	6196	594	0,93	1,38	0,90	1,35	0,91	1,37
23	III/4703	Šenovská na hranici města	1323	169	1338	185	2661	354	1308	167	1323	183	2631	350	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99
24	III/4705	Paskovská na hranici města	1885	451	2204	415	4089	866	1984	447	2192	425	4176	872	1,05	0,99	0,99	1,02	1,02	1,01
25	III/4721	Petřvaldská na hranici města	1198	60	1094	58	2292	118	1185	59	1082	57	2267	116	0,99	0,98	0,99	0,98	0,99	0,98
26	III/4724	Rychvaldská na hranici města	1946	185	1930	193	3876	378	2056	267	1942	253	3998	520	1,06	1,44	1,01	1,31	1,03	1,38
27	III/47811	ul. Mitrovická na hranici města	1978	359	2268	391	4246	760	1956	355	2243	387	4199	742	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99
28	III/4782	ul. Ostravská mezi ul. Janovskou a Klimkovicemi	1180	121	1104	127	2284	248	1351	145	1189	134	2540	279	1,14	1,20	1,08	1,06	1,11	1,13
29	III/4787	ul. Staroveská v úseku Mitrovická - Světlovská	2414	335	2526	365	4940	700	2388	309	2524	311	4912	620	0,99	0,92	1,00	0,85	0,99	0,89
30	MK	Ludvíkova na hranici města	337	35	282	31	519	86	333	35	279	31	612	96	0,99	1,00	0,99	1,00	0,99	1,00
31	MK	Čs.armády na hranici města u ul. Rajské	624	147	498	138	1122	285	617	145	493	136	1110	281	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99
Kordon města celkem			111996	13617	113388	13490	225384	27107	114356	15751	114486	15538	228842	31289	1,02	1,16	1,01	1,15	1,015	1,154
Kordon města vyjma dálnice D1			98997	11469	100724	11482	199721	22951	100236	13414	99940	13136	200176	26550	1,01	1,17	0,99	1,14	1,002	1,157
Legenda:			přepočteno koeficientem (pro rok 2010 - 1,004, pro rok 2011 - 1,01) hodnota ze smyček (rok 2011 průměr za sčítací období) profil sčítaný v daném roce kartami sčítáno ručně 2 x 4 hodiny a přepočteno koeficientem																	
světlemodrá barva písma																				
fialová barva písma																				
černá barva písma																				
zelená barva písma																				

Zdroj: Magistrát města Ostravy, Richard Adámek



Z uvedených dat a osobního rozhovoru s inženýrem Richardem Adámkem z odboru dopravy. jsem zjistila, že hlavním problémem není intenzita dopravy, ale nedostatek parkovacích míst v rámci centra města.

#### **4.63.6 Výzkumu využití záchytných parkovišť**

V této podkapitole se budu zabývat tím, jak probíhal výzkum s využíváním záchytných parkovišť v regionu Ostrava.

V přípravné fázi jsem řešila problém přibývajících motorových vozidel a následné zvyšující se hustoty dopravy v regionu. Tento problém bych chtěla řešit za pomoci záchytných parkovišť. Z tohoto důvodu se prováděl průzkum veřejného mínění zaměřený na záchytná parkoviště.

Základní soubor je tvořen obyvateli staršími patnácti let dojíždějícími do Ostravy.

Výběrový soubor pro tento průzkum veřejného mínění je tvořen 439 respondenty. Za respondenty v tomto výzkumu sloužili lidé, kteří splnili následující kritéria:

- dojíždějí do regionu automobilem,
- mají více jak 15 let,
- jsou řidiči zaparkovaného automobilu.

Nejdřív jsem provedla pilotáž, a to v období od 27.1.2014 do 2.2.2014, zda je vše srozumitelné a pochopitelné pro respondenty. Posléze jsem zakomponovala připomínky a provedla úpravy tak, aby bylo vše srozumitelné.

V realizační fázi byla data sesbírána v období 24.2.2014 až 6.4.2014 v lokalitách záchytných parkovišť, a to Hlavní nádraží a Svinov.

Posléze byla data zpracována a analyzována. Po analýzách byla navržena možná doporučení a řešení dané situace.

## **4.73.7 Vyhodnocení dat**

V této podkapitole si přiblížíme vyhodnocená data získaná z průzkumu veřejného mínění, který se uskutečnil v období 24.2.2014 až 6.4.2014 poblíž lokalit záchytných parkovišť, a to Hlavní nádraží a Svinov.

V příloze č. 2 můžeme vidět v absolutních a relativních hodnotách odpovědi na jednotlivé otázky.

V průzkumu veřejného mínění zaměřeného na záchytná parkoviště v Ostravě se zúčastnilo 628 respondentů, z těchto respondentů vyhovovali daným kritériím dotazníku a bezchybnosti (např. byly vyplněny všechny otázky) 439 respondentů. S dotazníky od těchto respondentů jsem nadále pracovala na analýzách dat z dotazníků.

### **Vyhodnocení otázky č. 1. „Jste řidičem zaparkovaného automobilu?“**

- bylo stěžejní pro výzkum veřejného mínění a tudíž tato otázka byla vyřazovací, v průzkumu se dále pokračovalo jen s respondenty, kteří odpověděli na otázku ano. Jedná se o 439 odpovědí ano od respondentů.

### **Vyhodnocení otázky č. 2. „Dojíždíte do Ostravy automobilem?“**

- také bylo stěžejní pro tento výzkum veřejného mínění a rovněž byla vyřazovací, v průzkumu se dále pokračovalo s respondenty, kteří odpověděli na otázku ano. Jedná se o 439 odpovědí ano od respondentů.

### **Vyhodnocení otázky č. 3. „Dojíždíte do Ostravy za:“**

- tato otázka měla zjistit jaký je nejčastější důvod dojíždění lidí do Ostravy. U této otázky si respondenti mohli vybrat maximálně dvě odpovědi, nejčastější odpověď byla „nákupy“, a to z 20%, a hned za ní byla odpověď „prací“ s 19%. Nejméně volenou odpovědí byla odpověď „vzděláním“ s 6%. Respondenti měli možnost zvolit odpověď „jiné“, v této kategorii respondenti uváděli nejčastěji návštěvy známých, rodiny; kadeřnictví; kosmetika, auto servis.

#### **Vyhodnocení otázky č. 4. „Jak často dojíždíte do Ostravy automobilem?“**

- tato otázka měla zjistit jak častá je frekvence dojíždění lidí do Ostravy automobilem. V této otázce byla nejčastější odpověď „denně“ z 29%, zbylé možnosti byly velice vyrovnané a pohybovaly se okolo 24%.

#### **Vyhodnocení otázky č. 5. „Využíváte MHD v Ostravě?“**

- tato otázka měla zjistit jak moc lidé využívají MHD, i když mají možnost využívat osobní automobil. U této otázky respondenti volili převážně odpověď „ne“ z 55%, „ano“ z 45%.

#### **Vyhodnocení otázky č. 6. „Využíváte záchytná parkoviště v Ostravě? (např. Hlavní nádraží, Svinov)“**

- tato otázka měla zjistit, jak jsou využívána záchytná parkoviště lidmi, kteří dojíždějí do Ostravy. Na tuto otázku odpovědělo jen 22% respondentů „ano“. Zbylí respondenti volili odpověď „ne“ z 78%. Odpověď „ne“ byla rozdělena do tří kategorií, a to:

- „Ne, nevyužívám, ale mohu (mám jej po cestě)“
- „Ne, nevyužívám a ani nemohu (nemám jej po cestě)“
- „Ne, nechci využívat“.

Nejčastěji byla volena respondenty odpověď „Ne, nechci využívat“, a to z 29%, a pak z 26% odpověď „Ne, nevyužívám a ani nemohu (nemám jej po cestě)“. Z 24% byla odpověď „Ne, nevyužívám, ale mohu (mám jej po cestě)“, což je do budoucna velmi důležitá skupina respondentů, se kterými do budoucna můžeme pracovat a budeme se jí ještě zabývat.

#### **Vyhodnocení otázky č. 7. „Z jakého důvodu nevyužíváte záchytná parkoviště v Ostravě?“**

- na tuto otázku odpovídali všichni respondenti, kteří u předešlé otázky „Využíváte záchytná parkoviště v Ostravě? (např. Hlavní nádraží, Svinov)“ zvolili

jakoukoliv odpověď „ne“. V této otázce jsem zjišťovala, jaký je nejčastější důvod, proč nevyužívají záchytná parkoviště v návaznosti s MHD. Respondenti měli tyto vybrané důvody seřadit podle závažnosti tak, že hodnota 1 znamená nejzávažnější důvod a hodnota 5 nejméně závažný důvod.

Na níže uvedeném obrázku můžeme vidět průměrné hodnoty na jednotlivé důvody. S nejnižší hodnotou, a to 2,44, což znamená, že je nejzávažnější důvod, proč respondenti nevyužívají záchytné parkoviště, je odpověď „Přeprava v MHD trvá déle než automobilem“. A naopak s nejvyšší hodnotou 3,36, což znamená, že je nejméně závažný důvod, proč respondenti nevyužívání záchytné parkoviště, je odpověď „Drahé MHD“.

**Obr. 4.6.:** Z jakého důvodu nevyužíváte záchytná parkoviště v Ostravě? Uvedeno v průměrných hodnotách



Na níže uvedeném obrázku můžeme vidět průměrné hodnoty na jednotlivé důvody. Jedná se o odpovědi respondentů, kteří na předešlou otázku „Využíváte záchytná parkoviště v Ostravě? (např. Hlavní nádraží, Svinov)“ odpověděli „Ne, nevyužívám, ale mohu (mám jej po cestě)“, tato skupina respondentů je velmi zajímavá z toho důvodu, že mohou využívat záchytná parkoviště. S nejnižší průměrnou hodnotou 2,47 je důvod „Přeprava v MHD trvá déle než automobilem“, což je nejzávažnější důvod jako u všech respondentů, kteří odpověděli „Ne“ na předešlou otázku „Využíváte záchytná parkoviště v Ostravě? (např. Hlavní

nádraží, Svinov)“. Naopak s nejvyšší průměrnou hodnotou 3,29 je důvod „Drahé MHD“, což se také shoduje se všemi respondenty, kteří odpovědi „Ne“.

Jinak seřazení závažnosti jednotlivých důvodů je shodné s respondenty, kteří obecně odpověděli „Ne“, mimo „Špatná návaznost MHD“, které je na druhém místě u respondentů, kteří odpověděli „Ne, nevyžívám, ale mohu (mám jej po cestě)“ a „Přeplněné MHD“, které je na třetím místě u respondentů, kteří odpověděli „Ne, nevyžívám, ale mohu (mám jej po cestě)“.

**Obr. 4.7.:** Třídění odpovědí podle otázky - Využíváte záchytná parkoviště v Ostravě? Odpověď – pouze „Ne, nevyžívám, ale mohu (mám jej po cestě)“



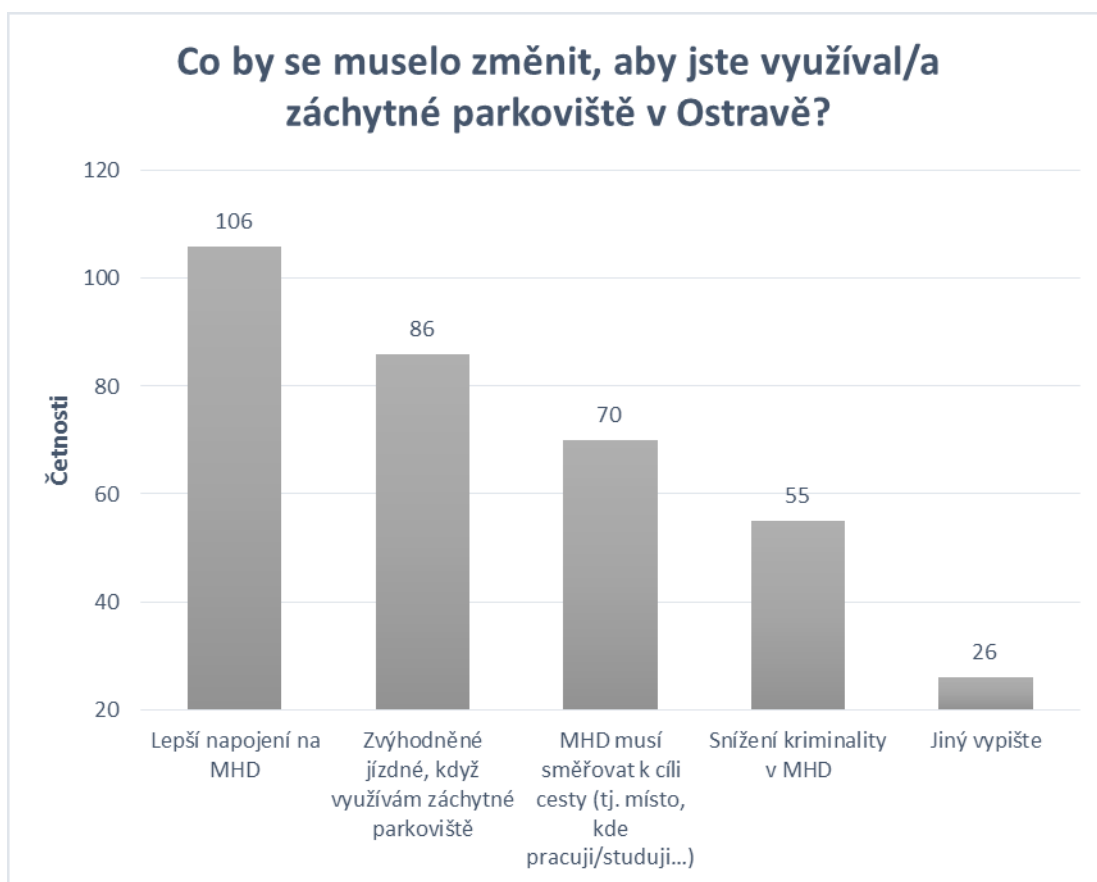
**Vyhodnocení otázky č. 8. „Co by se muselo změnit, abyste využíval/a záchytné parkoviště v Ostravě?“**

- v této otázce se zjišťovalo, co by řidiče přimělo více využívat záchytná parkoviště. Na tuto otázku odpovídali pouze respondenti, kteří odpovídali na otázku č. 6 „Využíváte záchytná parkoviště v Ostravě? (např. Hlavní nádraží, Svinov)“ jakoukoliv variantou „Ne“.

Na níže uvedeném obrázku můžeme vidět, že nejčastější odpověď byla „Lepší napojení na MHD“, a to s počtem 109 odpovědí. Na dalším místě byla odpověď „Zvýhodněné jízdné, když využívám záchytné parkoviště“ a naopak na posledním místě byla odpověď „Jiné“, kde respondenti nejčastěji uváděli „zavést přímou/rychlejší linku či spoj, vytvořit parkoviště na jiném místě“.



**Obr. 4.8.:** Co by se muselo změnit, abyste využíval/a záchytné parkoviště v Ostravě?



Na níže uvedeném obrázku můžeme vidět odpovědi respondentů, kteří odpovídali na otázku č. 6 „Využíváte záchytná parkoviště v Ostravě? (např. Hlavní nádraží, Svinov)“ pouze odpověď „Ne, nevyužívám, ale mohu (mám jej po cestě)“. Řazení odpovědí je shodné se zbylými respondenty, kteří odpovídali kteroukoliv kategorií „Ne“, ale je vidět patrný rozdíl mezi Obr. 4.11. a Obr. 4.12., a to, že první nejčastější odpověď a druhá jsou velice vyrovnané oproti předešlému Obr. 4.11. Z této situace vyplývá, že tyto respondenty do budoucna můžeme ovlivnit k využívání záchytných parkovišť a nemusí se provádět výstavba nového záchytného parkoviště, jen zatraktivnit stávající záchytné parkoviště.

**Obr. 4.9.:** Třídění odpovědí podle otázky - Využíváte záchytná parkoviště v Ostravě?  
Odpověď – pouze „Ne, nevyužívám, ale mohu (mám jej po cestě)“



#### **Vyhodnocení otázky č. 9. „Souhlasil byste se zavedením emisních zón ve městě Ostrava?“**

- touto otázkou jsem zjišťovala, zda by lidé souhlasili se zavedením emisních zón. Tato otázka byla zařazena z důvodu, že jednou z možných alternativ, jak ulehčit dopravě ve městě, je zavedení emisních zón. Ale jelikož to je vcelku tvrdé omezení a nařízení, potřebovala jsem zjistit názory respondentů na tuto problematiku.

Na níže uvedeném obrázku můžeme vidět, že odpovědi jsou velice vyrovnané, ale přesto o dvě desetiny procenta byla preferována odpověď „Ne“. Taková vyrovnanost může být způsobena tím, že lidé v České republice nemají zkušenost s emisními zónami a tak si ne všichni respondenti uvědomili závažnost této otázky.



**Obr. 4.10.:** Souhlasil byste se zavedením emisních zón ve městě Ostrava?



**Vyhodnocení otázky č. 10. „Jaké je vaše pohlaví?“**

- tato otázka ukazuje kolik žen a mužů se zúčastnilo veřejného mínění. Mužů bylo 52% a žen 48% z dotazovaných respondentů.

**Vyhodnocení otázky č. 11. „Jaký je Váš věk?“**

- tato otázka ukazuje věkovou skladbu respondentů. Zúčastnilo se v kategorii:

- 15-25 let            18% respondentů,
- 26-35 let            18% respondentů,
- 35-45 let            16% respondentů,
- 46-55 let            16% respondentů,
- 56-65 let            17% respondentů,
- 66 a více let        15% respondentů.

Můžeme vidět, že jednotlivé kategorie byly zastoupeny rovnoměrně.

Dále je z provedeného výzkumu patrné, že respondenti nejsou jednoznačně pro či proti zavedení záchytných parkovišť, bohužel také ze strany statutárního města

Ostravy nejsou záchytná parkoviště příliš podporována, i když již v minulosti byli provedeny studie financované městem, kde by se dali potencionálně zřídit záchytná parkoviště. Tento projekt byl ovšem ukončen, jelikož nenašel dostatečnou podporu v zastupitelstvu města.

#### **4.83.8 Současná situace terminálů v Ostravě**

Záchytná parkoviště ze své podstaty musí být vytvářena na okraji měst tak, aby odlehčila dopravní infrastruktuře města a pomohla rezidentům v klidnějším bydlení ve městě. Ze své podstaty vychází také významný faktor ovlivnění ekologie města, a to snížení emisí v rámci centra města a převedení automobilové dopravy na veřejnou městskou dopravu. V rámci města Ostravy lze vytypovat pro záchytná parkoviště hned několik lokalit, která jsou vhodná právě svou polohou na významných uzlech či tepnách dopravní infrastruktury. Tyto lokality jsou na okraji města v částech Dubina, Výškovice, Poruba, Hranečník a další. Takto vytypované lokality se ovšem setkávají mnohdy s odporem z řad rezidentů bydlících v dané lokalitě, kteří se bojí zvýšení hluku, prašnosti a také úrovně dopravy v jejich bydlišti. Pro rozvoj města je velice důležité postupovat podle jednotného plánu, který navede příjíždějící občany na záchytná parkoviště a dále pro ně bude výhodnější cenově a časově pokračovat veřejnou městskou dopravou.

Zvažovaný projekt parkovacího domu v oblasti Výškovice, který by mohl sloužit jako záchytné parkoviště je v současné době projednáván s rezidenty a celý projekt je v připomínkovacím řízení.

Terminál je přestupní místo z mezi městské dopravy na městskou hromadnou dopravu. Také tak může fungovat jako přestupní místo z individuální automobilové dopravy na hromadnou městskou dopravu. Terminál je podmíněn dodržet technickou normu ČSN 73 6425 1. Terminál ze své podstaty by měl ulehčit přestupování cestujícím mezi různými druhy dopravy a vytvořit tak přirozený přestupní bod, který je důležitou součástí moderní infrastruktury měst a napomáhá optimalizaci dopravy.

Projekt terminál Dubina je v současné době ve fázi realizace projektu, kde se počítá s vytvořením významného přestupního uzlu pro přepravu, která je podstatná pro Ostravu. Tento uzel bude opravdu lokalizován na okraji města a tím

by podle definice záchytného pracoviště typu park and ride pomohlo význačně dopravě v rámci města Ostravy.

Projekt terminál Hranečník je v současné době v realizaci a počítá se s jeho plným uplatněním od září 2015, kdy by měly být všechny spoje ze směru Karviná, Havířov směřovány na tento terminál, kde budou ukončeny a dále budou moci lidé pokračovat veřejnou městskou dopravou. Součástí tohoto terminálu bude záchytné parkoviště, které bude přímo napojeno na možnost přestupu na veřejnou městskou dopravu.

Projekt terminálu Hulváky by měl odlehčit dopravě ve směru na Porubu a okrajové části Ostravy. Vytvoří také elegantní propojení autobusové, trolejbusové a tramvajové dopravy, která v současné době nemá společný přestupní bod, bez nutnosti přecházet frekventované silnice, či přecházet dlouhé trasy. Takto vytvořený přestupní bod by pomohl zatraktivnit městskou hromadnou dopravu pro občany a vytvořil možnost efektivního napojení, která poslouží v lepší optimalizaci tras městské hromadné dopravy tak, aby byl výchozí a cílový bod cesty co nejrychleji a nejkomfortněji dostupný.

#### **4.93.9 Návrhy a doporučení**

V této podkapitole se budu zabývat návrhy lokalit, kde by mohla vzniknout záchytná parkoviště, a doporučeními, jak více zatraktivnit záchytná parkoviště.

##### **4.9.13.9.1 Možnosti vytvoření záchytných parkovišť**

V této podkapitole se budu zabývat možnými lokalitami pro vytvoření záchytných pracovišť.

Jedna z lokalit, která je vhodná pro výstavbu v rámci města, je „**terminál Hrabová**“ jako přirozený přestupní bod pro zabezpečení dostupnosti průmyslové zóny Hrabová pro cestující, kteří zde mají svůj cíl. Dále je zde možnost napojení na veřejnou městskou dopravu, což by vedlo k omezení autobusů meziměstské dopravy vjíždějící do centra města na nynějším Ústředním autobusovém nádraží. Lokalizování záchytného parkoviště u tohoto terminálu by napomohlo odlehčit ulici Místecká, která je jednou z nejvíce problémových ulic v Ostravě. Na níže uvedeném

obrázku můžeme vidět mapu s vyznačenou lokalitou záchytného pracoviště, o kterém jsem se zmiňovala.

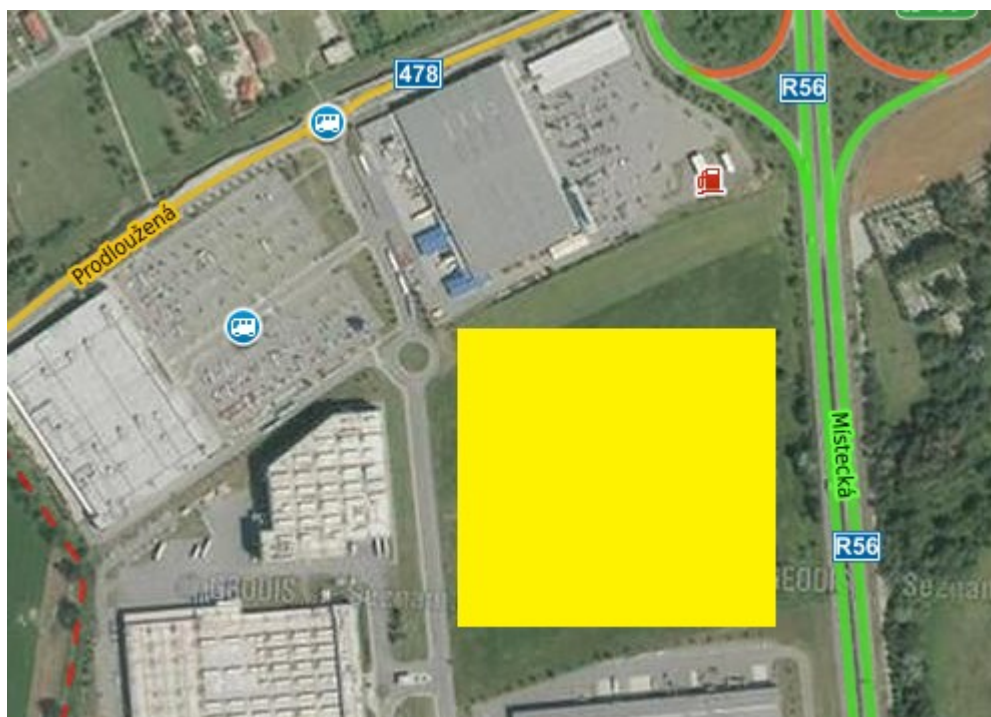
### Charakteristika záchytného pracoviště Ostrava Hrabová

Územní plán: lehký průmysl

Katastr nemovitostí: PTÁČEK - správa, a.s., Houškova 1198/4, Komín, 62400 Brno,

Využití plochy: orná půda

**Obr. 4.11.:** Výřez mapy Ostrava Hrabová se žlutým označením záchytného parkoviště



**Zdroj:** mapy.cz, vlastní úprava

Další vhodné místo pro vytvoření záchytného parkoviště je v lokalitě Poruba - **průmyslová zóna u zastávky Vřesinská**, kde se nabízí ideální propojení mezi nově vznikající průmyslovou zónou Poruba a konečnou zastávkou Vřesinská, kde již nyní zajíždí velké množství tramvajových spojů. Toto záchytné pracoviště by převážně sloužilo pro směr Klimkovice, Bílovec, Studénka. Také by toto záchytné parkoviště odlehčilo dopravě na ulici Rudná, kde pravidelně vznikají dopravní zácpy a kde dochází k častým dopravním nehodám. Spolu se vznikající průmyslovou zónou se dá očekávat vyšší intenzita provozu, a to z důvodu zásobování průmyslové zóny.

Nově vzniklá pracovní místa v průmyslové zóně rovněž zvýší nároky na dopravní infrastrukturu v daném místě a také potřebu parkovacích míst. Na níže uvedeném obrázku můžeme vidět mapu s vyznačenou lokalitou záchytného pracoviště, o kterém jsem se zmiňovala.

#### **Charakteristika záchytného pracoviště Ostrava Poruba u zastávky Vřesinská**

Územní plán: ochranná zeleň (vedle navrženého místa v ochranné zeleni solární panely)

Katastr nemovitostí: Paláček Radomír, Malá strana 12, 74285 Vřesina, Tvarůžka Petr, Záhumenní 77/73,  
Poruba, 70800 Ostrava, Hájková Marcela, Záhumenní 33/106, Poruba, 70800 Ostrava

Využití plochy: orná půda

**Obr. 4.12.:** Výřez mapy Ostrava Poruba se žlutým označením záchytného parkoviště



**Zdroj:** mapy.cz, vlastní úprava

Ideálním místem pro vznik dalšího nového záchytného pracoviště je lokalita **Kunčice, a to u křížení silnic Rudná a Vratimovská**. Toto záchytné parkoviště by ulevilo dopravě na ulici Rudná, taktéž by se snížila nehodovost, snížily

by se emise, hluk a zároveň by vznikla parkovací místa poblíž největšího zaměstnavatele v Ostravě, jímž je ArcelorMittal Ostrava a.s. Vytvořila by se možnost propojení průmyslové zóny Poruba s okrajovou částí Kunčice za pomoci autobusové či tramvajové linky jedoucí přes centrum města. Na níže uvedeném obrázku můžeme vidět mapu s vyznačenou lokalitou záchytného pracoviště, o kterém jsem se zmiňovala.

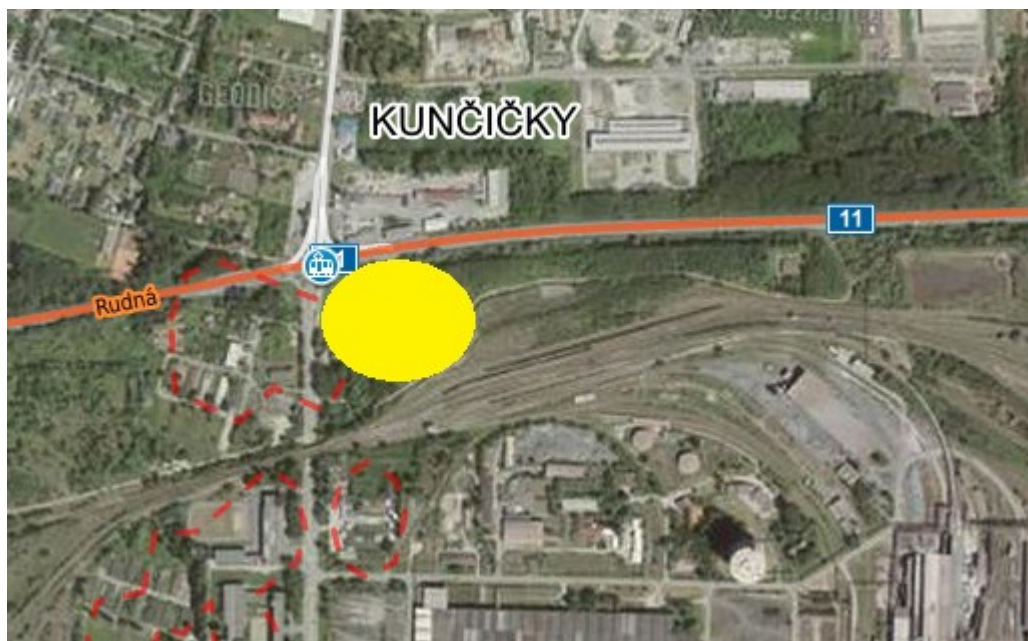
### **Charakteristika záchytného pracoviště Ostrava Kunčice**

Územní plán: krajinná zeleň a plochy železniční dopravy

Katastr nemovitostí: Statutární město Ostrava, Prokešovo náměstí 1803/8, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava,  
Městský obvod Slezská Ostrava, Těšínská 138/35, Slezská Ostrava, 71016 Ostrava,  
ArcelorMittal Ostrava a.s., Vratimovská 689/117, Kunčice, 71900 Ostrava

Využití plochy: jiná plocha

**Obr. 4.13.:** Výřez mapy Ostrava Kunčice se žlutým označením záchytného parkoviště



**Zdroj:** mapy.cz, vlastní úprava



Záchytné parkoviště u tramvajové zastávky Hlučínská v Ostravě Přívoze by dokázalo nahradit nutnost cestovat automobily z oblasti Hlučína, Kravař, Hatě do centra Ostravy a mohl by se tak vytvořit přestupní bod na již vystavěnou infrastrukturu, kterou je tramvajová točna u zastávky Hlučínská. Tento projekt by mohl navázat na historické spojení částí Ostrava a Hlučín, které byly dříve propojeny tramvajovým spojem, ale obnova této trati již není možná z důvodu finanční náročnosti. Zároveň by toto parkoviště mohlo sloužit pro občany cestující z Bohumína po dálnici, jelikož sjezd z dálnice je umístěn v blízkosti tramvajové zastávky. V níže uvedeném obrázku můžeme vidět mapu s vyznačenou lokalitou záchytného pracoviště, kterou jsem zmiňovala.

### **Charakteristika záchytného pracoviště Ostrava Přívoz**

Územní plán:	územní rezerva pro silniční dopravu, plochy pozemních komunikací(včetně tramvajového pásu)
Katastr nemovitostí:	Dopravní podnik Ostrava a.s., Poděbradova 494/2, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava – akcionáři Statutární město Ostrava
Využití plochy:	ostatní plocha

**Obr. 4.14.:** Výřez mapy Ostrava Přívoz se žlutým označením záchytného parkoviště



**Zdroj:** mapy.cz, vlastní úprava

### 3.9.2 Rekapitulace k navrženým záchytným parkovištím

Pro všechna navrhnutá záchytná parkoviště by pro svou optimální funkčnost měla mít kapacitu minimálně 100 parkovacích míst a optimálně 150 parkovacích míst.

Cena výstavby záchytných parkovišť na volném prostranství se pohybuje na jedno parkovací místo cca 150 000 Kč, tuto informaci jsem čerpala z projektu výstavby záchytného parkoviště v Praze a Českém Brodě.<sup>1011</sup>

Cena výstavby záchytného parkoviště v parkovacím domě se pohybuje okolo 60 000Kč na jedno parkovací místo.<sup>12</sup>

Co se týče vlastnictví pozemků, na kterých byla navrhnutá záchytná parkoviště jsou převážně v soukromé vlastnictví kromě Kunčic a Přívozu, kde je přímo vlastníkem město či Dopravní podnik Ostrava a.s., ve kterém je město majoritním akcionářem. Při případné realizaci by se muselo řešit odkoupení či vyvlastnění soukromých pozemků.

Z územního plánu vyplývá pro navrhnuté lokality záchytných parkovišť, že většina lokalit není schválena jako lokalita pro výstavbu komunikací (parkovišť). Případná realizace záchytných parkovišť by tedy byla podmíněna předchozí změnou územního plánu a navrhnutí těchto lokalit jako vhodných pro výstavbu záchytných parkovišť.

Nejvhodnější lokalitou pro případnou výstavbu záchytné parkoviště bych viděla lokalitu u ulice Hlučínská a to kvůli již schválenému územnímu plánu jakož to rezervu pro silniční výstavbu a taky její lokalizaci poblíž dálnice a ulice Hlučínská, která je přímým napojením ze směru Hlučín.

Vliv městské dopravy na ekologii města je vysoký, vjíždějící automobily do města produkují vysoké množství CO<sub>2</sub> a také velké množství prachu. Tento aspekt v rámci města Ostravy, by neměl být přehlížen, jelikož v Ostravě jsou často překračovány emisní limity. Záchytná parkoviště jsou možným řešením životního

---

<sup>10</sup> <http://www.mestodobris.cz/predani-staveniste-zachytne-parkoviste-ulice-prazska-park-and-ride-system-ve-meste/d-464800/p1=51413>

<sup>11</sup> <http://www.cesbrod.cz/item/zahajeni-stavebnich-praci-projekt-parkoviste-p-r-cesky-brod-ii>

<sup>12</sup> parkovací dům <http://alexandra.mindosova.sweb.cz/menu/plan.html>



prostředí v rámci města a jeho zlepšením. Další z aspektů podporujících vznik záchytných parkovišť je snížení celkové dopravy ve městě a tím i možné snížení dopravních nehod, kdy osobní automobil srazil chodce na nevyhovující tramvajové zastávce, či vlivem nedostatku parkovacích míst a automobilů stojících u krajnice, jsou donuceny projíždějící vozy vjíždět na tramvajové pásy a ne vždy dokáží řidiči dostatečně rychle zareagovat, pak dochází k srážkám vozu městské hromadné dopravy s osobním automobilem. Záchytná parkoviště by tedy měla mít svá místa v dnešních moderních městech.

### 3.9.3 Možnosti, jak více lidí zapojit do využívání Park and Ride a MHD

Zavést nové **měsíčníky Park and Ride/MHD** by pomohlo zvýšit využívání záchytných parkovišť, tím snížit hustotu dopravy ve městě a zároveň snížit hluchost a prašnost, a tak zmenšit dopad na životní prostředí.

Jedna z forem, jak přilákat lidi využívat záchytná parkoviště, je nabídnout jim využití **parkovací permanentky**, která by obsahovala určitý počet zaparkování na jakémkoliv záchytném parkovišti v rámci města Ostravy a nebyla omezena jako měsíčník (nebyla by vymezena měsíčně), ale kalendářním rokem. Tato parkovací permanentka by byla určená pro lidi, kteří sem nedojíždějí denně automobilem, ale často do Ostravy dojíždějí za kulturou, lékaři, službami nebo jinými aktivitami.

Jeden z důvodů, proč lidé cestují automobily raději než městskou hromadnou dopravou, je rychlejší spojení mezi domovem a prací. K tomuto by mohla přispět **reorganizace MHD** tak, aby byla vyšší návaznost spojů a tak celkově rychlejší doprava mezi body záchytného parkoviště a cílem cesty, kterými jsou v rámci Ostravy převážně průmyslové podniky lokalizované v oblasti Kunčic a průmyslové zóny.

**Vytvoření emisních zón** v rámci města je jeden z netvrdších způsobů, jakým město může vymáhat po občanech ekologičnost v dopravě. Zavedením těchto zón donutí město občany nakupovat stále nové a nové vozy, které budou splňovat nejpřísnější emisní limity. V opačném případě občané budou mít zakázaný přístup, příjezd do vyhrazených lokalit, které budou podléhat emisním zónám. Porušení tohoto příkazu může být perzekuováno. Emisní zóny by dokázaly razantně ovlivnit

množství emisí v lokalitách, kde by byly zavedeny, ovšem musel by se vytvořit systém alternativních tras dovolující se pohybovat po městě mimo vyhrazené emisní zóny, a tak by mohlo dojít k přetížení cest v rámci Ostravy. Zavedení emisních zón je velice složité vlivem silnice Rudná a Místecká a hlavně dálnic procházejících městem. Zavedení emisních zón by muselo být úzce spojeno s vytvořením záchytných parkovišť, která by dovolila občanům cestujícím do města využít alternativní dopravu v momentě, kdy jejich automobil nesplňuje emisní normy nutné pro vjezd do vyhrané části města.

V rámci velkých měst je problém s kriminalitou a také s vandalizmem. Často se stávají terčem osobní automobily občanů, kteří pak musí složitě řešit náhradu škody. Tento problém by řešila hlídaná **záchytná parkoviště**, která díky hlídací službě by byla chráněna před vandaly. Hlídaná záchytná parkoviště by tak mohla zvýšit zájem lidí o využívání této služby, kdyby např. při dojíždění do práce měli jistotu, že jejich automobil je hlídaný a chráněn před vandaly.

Dalším způsobem, jak přimět občany k vyššímu využívání záchytných parkovišť, může být **zvýšení ceny parkování v centru města** popř. v dalších lokalitách, kde si město nepřeje větší počet zaparkovaných vozidel či chce řešit již tak kritickou parkovací situaci v rámci sídlišť.

Dalším způsobem, jak by se mohly řešit systémy parkování v centru města, je **systém rezidentních karet**, který je již v provozu. Jeho rozšířením by byli lidé donuceni parkovat v jiných lokalitách či záchytných parkovištích.

Jak vyplynulo z průzkumu, který byl proveden v rámci této práce, jednou z možností, jak zatraktivnit záchytná parkoviště, je **zlevnění MHD**, což by vedlo sice k nižšímu příjmu z jízdného, avšak k navýšení počtu cestujících městskou hromadnou dopravou. Tento systém by však vyžadoval detailnější průzkum na větším vzorku občanů, který by byl vypovídající, zda by se vyrovnal příjem z dražšího MHD oproti levnějšímu se zvýšeným počtem cestujících.

## 4. ZÁVĚR

Během této práce jsem seznámila s problematikou dopravy ve velkých městech České republiky a blíže se zaměřila na tuto problematiku v regionu města Ostravy. Problematiku dopravy jsem se rozhodla řešit za pomoci záchytných parkovišť, která jsou považována za jedno z ideálních řešení v rámci moderních měst, jelikož při historické výstavbě města nebylo počítáno s tak vysokou mírou intenzity dopravy jaká je dnes běžná a tudíž historická centra měst nejsou koncipovány jak šířkou ulic, tak parkovacími místy pro současný stav dopravy. Záchytná parkoviště tento problém do jisté míry dokáží vyřešit, zachycením dopravy na okraji města a převedením ji na městskou hromadnou dopravu.

Pro zjištění, zda by v rámci regionu města Ostravy byl zájem o záchytná parkoviště, jsem se rozhodla využít výzkum veřejného mínění, který byl proveden na občanech České republiky, kteří dojíždějí z různých důvodů do Ostravy a jsou tedy ideální cílovou skupinou pro využívání záchytných parkovišť na území města.

Významné procento občanů odpovědělo, že by mělo zájem o využití záchytných parkovišť, bohužel z průzkumu také vyplynulo, že největší negativum občané vidí v délce cesty městskou hromadnou dopravou oproti automobilu, toto je důsledek špatné optimalizace městské hromadné dopravy v Ostravě, která postrádá přestupní uzly, které by v sobě kombinovali možnost přestupu na různé druhy dopravy, spolu s lepší návazností spojů. V provedeném průzkumu občané také často zmiňovali drahé jízdné, tento problém je v jiných městech řešen zvýhodněným jízdným pro občany, kteří parkují na záchytném parkovišti. Tento způsob pobídky může také fungovat jako významný faktor při zavádění záchytných parkovišť a jejich využití. Další z markantních problémů občané vidí ve vysoké kriminalitě v městské hromadné dopravě, což by mohl být impuls pro městskou policii, která ve spolupráci s Dopravním podnikem Ostrava, může zajistit větší bezpečnost ve vozech městské hromadné dopravy.

Jak zpopularizovat záchytná parkoviště? Také na tuto otázku jsem hledala odpověď za pomoci provedeného výzkumu veřejného mínění a našla jsem hned několik možností jenž nabízí zpopularizování:

- „měsíčníky“ na MHD Ostrava, tedy kupony s platností 30 dnů, v rámci kterých by bylo již hrazeno odstavení automobilu na záchytném parkovišti.
- Parkovací permanentka, jenž by nabízela možnost koupit si určitý, vyšší počet parkování na záchytném parkovišti za zvýhodněnou cenu.
- Reorganizace MHD Ostrava, tento způsob je však velice nákladný a to jak na finance, tak vozový park Dopravního podniku Ostrava, ovšem tato investice se cyklicky provádí v menší či větší míře každé dva roky, nebo při dodatečném napojení nové zástavby.
- Zavedení emisních zón, toto je velmi tvrdé opatření, které je mnohdy kritizované ekology a je často diskutováno zda se při výrobě nového automobilu neuvolní více oxidu uhličitého a dalších látek, než kdyby si člověk ponechal starší funkční automobil. Zavedení emisních zón by v Ostravě představovalo veliké úpravy značení a samotné infrastruktury, jelikož je třeba zavést objízdnou trasu srovnatelné kvality. Ostrava vzhledem k své urbanistické zástavbě není vhodná pro zavedení emisních zón a to hned z několika příčin:
  - Dálnice jenž sice obklopuje centrum, ale je úzce napojena na silnice procházející centrem města.
  - Dálnice je zpoplatněna i v rámci města
  - Dřívější přestavba centra města z bytových domů na kanceláře, vylidnila centrum města a zavedení emisní zóny by patrně tento problém ještě umocnilo.
- Zvýšení cen parkovného, by sice donutilo spořivější občany odstavit svůj automobil v některé z okrajových a tedy i levnějších částí města, ale bohužel tato politika může být jen velmi obtížně aplikovaná na parkovací plochy patřící soukromým subjektům. Tato politika by musela být zavedená vyhláškou a zdaněním případných parkovacích ploch. Ovšem jak je možno vidět také na příkladech jiných měst, tento postup neulehčil dopravě a ani smogu z aut vjíždějících

do centra města, jelikož řidiči projíždí centrum a hledají parkovací stání za výhodnějších podmínek.

- Zavedení systému rezidentních karet a jeho striktní dodržování, tento způsob je problematický z hlediska firem, které potřebují parkovací plochy pro návštěvníky a také pro obchody, před kterými by vznikla nemožnost zaparkovat automobil. Systém je v rámci centra města Ostravy již zaveden a to hlavně kvůli regulaci parkovacích míst, která jsou potřeba pro obyvatelé bytových domů v centru města. Zbylá parkoviště jsou omezena například časově, či jsou zpoplatněna.
- Zlevnění MHD v Ostravě, tento přístup je otázkou pro další výzkum, jenž by dal možnost nastínit, zda se zisky Dopravního podniku Ostrava sníží, zvýší, či zůstanou na dosavadní úrovni. Jelikož případné snížení cen dlouhodobých a krátkodobých jízdenek by přilákalo více cestujících ovšem záleží na počtu „nových“ cestujících, které by toto zlevnění přilákalo.

Dalším faktorem, jenž by mohl hrát roli při zatraktivnění záchytných parkovišť je možnost zavedení hlídané formy parkování, jenž by poskytla možnost občanům bez větších starostí odstavit automobil s jistotou, že bude v pořádku i po jejich návratu. Tento princip by také pomohl snížit vandalismus na automobilech, kterému jsou volně stojící automobily vystaveny na ulici.

Problematika zatraktivnění záchytných parkovišť je však otázkou na případný další výzkum, který by měl být proveden před samotnou implementací řešení záchytných parkovišť.

Vhodná místa pro záchytná parkoviště byla vybrána v této práci s přihlédnutím na již existující dopravní infrastrukturu a také byl brán v potaz další rozvoj města (průmyslové zóny, vytýčená zástavba, či rozšíření dosavadní infrastruktury). Vhodná místa záchytných parkovišť s přihlédnutím na již existující infrastrukturu jsou „terminál Hrabová“, průmyslová zóna u zastávky Vřesinská, u tramvajové zastávky Hlučinská a „Kunčičky a to u křížení silnic Rudná a Vratimovská“.

Systém záchytných parkovišť je komplexním řešením více problémů v rámci měst, kterými jsou například vysoké dotace městského dopravního podniku, vysoká

hlučnost a prašnost v centru města z projíždějících automobilů, či zvýšená rizika pro chodce způsobena vysokou mírou dopravy v centru města.

Pro koncepci záchytných parkovišť by musela být upravena značná část infrastruktury města tak, aby byly eliminovány možnosti vjíždět do města přímo přes dálnici a vynechat tak potřebná záchytná parkoviště. Tuto koncepci taky vyvrací aktuální způsob jak je vybudována struktura mostů v centru města, která významnou měrou omezují vznik záchytných parkovišť.

Zřízení systému záchytných parkovišť na území města Ostravy je však nyní bez podpory občanů a zastupitelů města, byť by tento projekt mohl výrazně pomoci dopravě ve městě, tak je jeho případná realizace odložena na neurčito.

# SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

## KNIHY

1. BUČEK, Milan, Štefan REHÁK a Jozef TVRDOŇ. *Regionálna ekonómia a politika: teória lokalizácie a priestorová štruktúra*. 1. vyd. Překlad Milan Buček. Bratislava: Iura Edition, c2010, 269 s. Ekonómia (Iura Edition), 367. ISBN 978-808-0783-624.
2. FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Vyd. 1. Praha: Karolinum, 2009, 212 s. ISBN 978-80-246-1610-0.
3. KOL, Iva Galvasová a. *Spolupráce obcí jako faktor rozvoje*. Brno: GaREP, spol. s.r.o. Brno, 2007. ISBN 80-251-20-9.
4. KOL, Jan Kyncl a. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. vyd. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. ISBN 80-903-1849-5.
5. MAIER, Gunther a Franz TÖDTLING. *Regionálna a urbanistická ekonomika: teória lokalizácie a priestorová štruktúra*. 1. vyd. Překlad Milan Buček. Bratislava: Elita, 1997, 237 s. ISBN 80-804-4044-1.
6. MALINOVSKÝ, Jan a Jan SUCHÁČEK. *Velký anglicko-český slovník vysvětlující pojmy regionálního rozvoje a regionální politiky Evropské unie*. 1. vyd. Ostrava: VŠB - Technická univerzita Ostrava, 2006, 956 s. ISBN 80-248-1117-0.
7. WOKOUN, René. *Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. Praha: Linde, 2008, 475 s. ISBN 978-807-2016-990.
8. WOKOUN, René. *Management regionální politiky a reforma veřejné správy*. Editor René Wokoun, Pavel Mates. Praha: Linde, 2006, 351 s. ISBN 80-720-1608-3.
9. WOKOUN, René. *Regionální rozvoj a jeho management v České republice*. Vyd. 1. Praha: Oeconomica, 2007, 244 s. ISBN 978-802-4513-010.
10. ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Vyd. 1. Praha: ASPI, 2007, 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.
11. KOZEL, Roman, Lenka MYNÁŘOVÁ a Hana SVOBODOVÁ. *Moderní metody a techniky marketingového výzkumu*. 1. vyd. Praha: Grada, 2011, 304 s. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-3527-6.

## INTERNETOVÉ ZDROJE

1. [www.eiso.cz](http://www.eiso.cz)
2. [www.ostrava.cz/](http://www.ostrava.cz/)
3. [www.czso.cz](http://www.czso.cz)
4. [www.cuzk.cz/](http://www.cuzk.cz/)
5. [www.gisova.ostrava.cz/](http://www.gisova.ostrava.cz/)
6. [www.dpo.cz/](http://www.dpo.cz/)
7. [www.okas.cz/](http://www.okas.cz/)
8. [www.moravskoslezsky.denik.cz/](http://www.moravskoslezsky.denik.cz/)
9. [www.ec.europa.eu/](http://www.ec.europa.eu/)
10. [www.cd.cz/](http://www.cd.cz/)
11. [www.cesbrod.cz](http://www.cesbrod.cz)
12. [www.mestodobris.cz/](http://www.mestodobris.cz/)
13. [www.alexandra.mindosova.sweb.cz](http://www.alexandra.mindosova.sweb.cz)
14. [www.motran.info](http://www.motran.info)



## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

Cca	Přibližně
Č.	Číslo
HDP	Hrubý domácí produkt na jednoho obyvatele
Kč	Korun českých
Kol.	Kolektiv
MHD	Městská hromadná doprava
Např.	Například
Obr.	Obrázek
Popř.	Popřípadě
Sb.	Sbírka
Tab.	Tabulka
Ul.	Ulice

## SEZNAM OBRÁZKŮ

- Obr. 2.1.:** Dvojí chápání regionálního rozvoje a regionální politiky
- Obr. 3.1.:** Klasifikace druhů dopravy
- Obr. 3.2.:** Hierarchie dopravních potřeb
- Obr. 3.3.:** Dnešní plán DPO - trolejbusová doprava
- Obr. 3.4.:** Dnešní plán DPO - tramvajová doprava
- Obr. 4.1.:** Parkoviště v inteligentním dopravním systému Ostrava
- Obr. 4.2.:** Vývoj automobilizace v letech 2002-2013 v Ostravě
- Obr. 4.3.:** Skladba dopravního proudu z ručního sčítání na křižovatkách v Ostravě
- Obr. 4.4.:** Denní průběh intenzity na vybraných křižovatkách v Ostravě
- Obr. 4.5.:** Týdenní průběh intenzity na vybraných křižovatkách v Ostravě
- Obr. 4.6.:** Z jakého důvodu nevyužíváte záchytná parkoviště v Ostravě? Uvedeno v průměrných hodnotách
- Obr. 4.7.:** Třídění odpovědí podle otázky - Využíváte záchytná parkoviště v Ostravě? Odpověď – pouze „Ne, nevyužívám, ale mohu (mám jej po cestě)“
- Obr. 4.8.:** Co by se muselo změnit, abyste využíval/a záchytné parkoviště v Ostravě?
- Obr. 4.9.:** Třídění odpovědí podle otázky - Využíváte záchytná parkoviště v Ostravě? Odpověď – pouze „Ne, nevyužívám, ale mohu (mám jej po cestě)“
- Obr. 4.10.:** Souhlasil byste se zavedení emisních zón ve městě Ostrava?
- Obr. 4.11.:** Výřez mapy Ostrava Hrabová se žlutým označením záchytného parkoviště
- Obr. 4.12.:** Výřez mapy Ostrava Poruba se žlutým označením záchytného parkoviště
- Obr. 4.13.:** Výřez mapy Ostrava Kunčice se žlutým označením záchytného parkoviště
- Obr. 4.14.:** Výřez mapy Ostrava Přívoz se žlutým označením záchytného parkoviště

## SEZNAM TABULEK

- Tab. 2.1.:** Přehled nejpoužívanějších ekonomických nástrojů v dopravě
- Tab. 4.1.:** Míra automobilizace
- Tab. 4.2.:** Počet a typy vozidel na 1000 obyvatel v Ostravě
- Tab. 4.3.:** Počet evidovaných vozidel v Ostravě
- Tab. 4.4.:** Intenzity na vybraných křižovatkách v Ostravě
- Tab. 4.5.:** Intenzity dopravy na vybraných profilech na hranici města Ostravy
- Tab. 4.6.:** Intenzity dopravy na vjezdech do širšího centra města Ostravy
- Tab. 4.7.:** Vývoj intenzity dopravy v roce 2011 na kordonu města Ostravy za 16 hodin (5-21hod) srovnání s rokem 2010

## Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- беру на ве́доміі, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne .....

.....

jméno a příjmení studenta

## **SEZNAM PŘÍLOH**

**PŘÍLOHA 1**      Dotazník

**PŘÍLOHA 2**      Tabulka s tříděním 1. stupně

# PŘÍLOHA 1

## Dotazník

Číslo dotazníku:

Chtěla bych vás touto cestu poprosit o vyplnění dotazníčku, dík moc.

Vážení občané,

žádám Vás touto cestou o vyplnění jednoduchého dotazníku, týkajícího se využívání záchytných parkovišť v Ostravě. Výsledky tohoto dotazníku poslouží jako data pro mou diplomovou práci na Vysoké škole báňské – Technické univerzitě v Ostravě na téma: „Vliv záchytných parkovišť na rozvoj městské dopravy“. Data, která zde uvedete, jsou anonymní a nebudou použita jinak než pro mou diplomovou práci.

Děkuji za ochotu,

Bc. Aneta Vránová

## Dotazník

### 1. Jste řidičem zaparkovaného automobilu?

☐ Ano

☐ Ne

### 2. Dojíždíte do Ostravy autem?

☐ Ano

☐ Ne

### 3. Dojíždíte do Ostravy za: (vyberte maximálně dvě možnosti, ty nejčastější)

☐ Nákupy

☐ Prací

☐ Na úřady

☐ Vzděláním

☐ Kulturou

☐ Trávením volného času

☐ Lékaři

☐ Jiné

### 4. Jak často dojíždíte do Ostravy automobilem?

☐ 1-2 krát týdně

☐ 3-4 krát týdně

☐ 5-6 krát týdně

- ☐ Denně
- 5. Využíváte MHD v Ostravě?**
- ☐ Ano
- ☐ Ne
- 6. Využíváte záchytná parkoviště v Ostravě? (např. Hlavní nádraží, Svinov)**
- ☐ Ano (přeskakuji na otázku č. 9)
- ☐ Ne, nevyužívám, ale mohu (mám jej po cestě)
- ☐ Ne, nevyužívám a ani nemohu (nemám jej po cestě)
- ☐ Ne, nechci využívat
- 7. Z jakého důvodu nevyužíváte záchytná parkoviště v Ostravě?**  
(Seřadte podle závažnosti, 1 - nejvážnější důvod, 5 - nejméně závažný důvod)
- ☐ Špatná návaznost MHD
- ☐ Drahé MHD
- ☐ Přeplněné MHD
- ☐ Vysoká kriminalita v MHD
- ☐ Přeprava v MHD trvá déle než automobilem
- 8. Co by se muselo změnit, aby jste využíval/a záchytné parkoviště v Ostravě?**  
(Můžete vybrat jen jednu možnost.)
- ☐ Lepší napojení na MHD
- ☐ Zvýhodněné jízdné, když využívám záchytné parkoviště
- ☐ MHD musí směřovat k cíli cesty (tj. místo, kde pracuji/studuji...)
- ☐ Snížení kriminality v MHD
- ☐ Jiný vypište
- 9. Souhlasil byste se zavedením emisních zón ve městě Otrava?**
- ☐ Ano
- ☐ Ne
- 10. Jaké je vaše pohlaví?**
- ☐ Muž
- ☐ Žena

**11. Jaký je Váš věk?**

- ☐ 15-25 let
- ☐ 26-35 let
- ☐ 35-45 let
- ☐ 46-55 let
- ☐ 56-65 let
- ☐ 66 a více let



## PŘÍLOHA 2

### Tabulka s tříděním 1. stupně

Otázky a odpovědi	absolutní hodnoty	relativní hodnoty
<b>1. Jste řidičem zaparkovaného automobilu?</b>	<b>439</b>	<b>100%</b>
Ano	439	100%
Ne	0	0%
<b>2. Dojíždíte do Ostravy automobilem?</b>	<b>439</b>	<b>100%</b>
Ano	439	100%
Ne	0	0%
<b>3. Dojíždíte do Ostravy za: (vyberte maximálně dvě možnosti)</b>	<b>833</b>	<b>100%</b>
Nákupy	167	20%
Prací	158	19%
Na úřady	57	7%
Vzdělání	50	6%
Kultura	106	13%
Trávení volného času	145	17%
Lékaři	90	11%
Jiné	60	7%
<b>4. Jak často dojíždíte do Ostravy automobilem?</b>	<b>439</b>	<b>100%</b>
1-2 krát týdně	102	23%
3-4 krát týdně	104	24%
5-6krát týdně	105	24%
Denně	128	29%
<b>5. Využíváte MHD v Ostravě?</b>	<b>439</b>	<b>100%</b>
Ano	196	45%
Ne	243	55%
<b>6. Využíváte záchytná parkoviště v Ostravě? (např. Hlavní nádraží, Svinov)</b>	<b>439</b>	<b>100%</b>
Ano	96	22%
Ne, nevyužívám, ale mohu (mám jej po cestě)	104	24%
Ne, nevyužívám a ani nemohu (nemám jej po cestě)	112	26%
Ne, nechci využívat	127	29%
<b>7. Z jakého důvodu nevyužíváte záchytná parkoviště v Ostravě?</b>		
Špatná návaznost MHD	343	78%
Drahé MHD	343	78%
Přeplněné MHD	343	78%
Vysoká kriminalita v MHD	343	78%
Přeprava v MHD trvá déle než automobilem	343	78%

<b>8. Co by se muselo změnit, aby jste využíval/a záchytné parkoviště v Ostravě?</b>	<b>343</b>	<b>100%</b>
Lepší napojení na MHD	106	24%
Zvýhodněné jízdné, když využívám záchytné parkoviště	86	20%
MHD musí směřovat k cíli cesty (tj. místo, kde pracuji/studuji..	70	16%
Snížení kriminality v MHD	55	13%
Jiný vypište	26	6%
<b>9. Souhlasil byste se zavedením emisních zón?</b>	<b>439</b>	<b>100%</b>
Ano	219	50%
Ne	220	50%
<b>10. Jaké je vaše pohlaví?</b>	<b>439</b>	<b>100%</b>
Muž	228	52%
Žena	211	48%
<b>10. Jaký je Váš věk?</b>	<b>439</b>	<b>100%</b>
15-25 let	79	18%
26-35 let	79	18%
35-45 let	71	16%
46-55 let	69	16%
56-65 let	76	17%
66 a více let	65	15%